MALVINAS:
LA
BATALLA
AÉREA
por el
Com. Pío
Matassi

MALVINAS:

La batalla aérea

Por Com. Pío Matassi

CAPITULO I

ANTECEDENTES POLITICOS DEL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

Introducción

Cuenta el My.Gen. ALEXANDER HAIG (1) que cuando a él le tocó intervenir como mediador de los EEUU en el conflicto que se desencadenó el 02 de Abril de 1982, entre la R.Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, con motivo del acto de recuperación de nuestras Islas Malvinas, algo que repitió constantemente la Primer Ministro británica en sus reuniones con él en Londres era "DON'T REWARD AGRESSION" (no se debe recompensar la agresión). O sea : La Argentina ha incurrido en un acto de agresión internacional, contra la civilizada Gran Bretaña... y esto es una afrenta a toda la humanidad que debe castigarse como corresponde. Y este fué el estribillo que -difundido por todos los medios en el mundo- usó ese gobierno para justificar la movilización de la flota más numerosa (2) que jamás haya salido a navegar por los mares de nuestro planeta... para recuperar un archipielago de 12.000 km cuadrados situado a 14.816 kms. de distancia, de su metropoli, perteneciente a un país situado a solo 346 Kms (3) del mismo que además tiene razones históricas, geográficas, ecológicas políticas, etc para considerarla territorio propio.-

El mundo - intoxicado por ese potente sistema de acción sicologica que son los medios, centralizados, de comunicación social de nuestra era- se convenció de que, efectivamente, si bien Argentina podía tener razones valederas para pretender esas Islas, el procedimiento (incivilizado) para apropiarse de ellas -por la fuerza, aún cuando su uso hubiera sido incruento- no podía aceptarse a esta altura del desarrollo de nuestra humanidad.

En estos dos primeros capítulos, alejandonos por esta vez del caracter eminentemente técnico de este libro, pretendemos demostrar cómo el Reino Unido estuvo preparado militarmente -con seis años de anticipación- para esta guerra y cómo la decisión para desencadenarla fué UNA DECISION POLITICA DEL GOBIERNO BRITANICO EN EL COMIENZO DE LA DECADA DEL 80.-

Veamos los hechos históricos y las reflexxiones que nacen a la luz de los mismos.

Año 1965

En noviembre de este año la IV Comisión de la ONU aprobó un proyecto de resolución que luego fué a su vez aprobado por la Asamblea General por 94 votos a favor, 14 abstenciones y ninguno en contra, convir/

tiendose en la Resolución ONU No. 2065 (XX/4 de enero de 1966)(4) que en su parte fundamental dice:

"Invita a los Gobiernos de la Argentina y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposicones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1514 (XV) así como los intereses (Notese intereses) de de la población de las Islas Malvinas (Falkland Islands)."

Año 1968

A raíz de esta Resolución (2065) ambos gobiernos fieles a la convivencia occidental (civilizada) trabajaron de buena fé en esa dirección y el 14 de Agosto de 1968 el británico emitió un "MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO" el cual, en su parrafo 4 tectualmente dice: (5)

"El gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las Islas, a partir de una fecha a ser convenida. Esta fecha será convenida tan pronto como sea posible después que:(I) los dos gobiernos hayan resuelto la actual divergencia entre ellos respecto del criterio conforme al cual el gobierno del Reino Unido considerará si los intereses de los isleños esten asegurados por las salvaguardias y garantías a ser ofrecidas por el gobierno argentino y (II) el gobierno del Reino Unido se halle entonces satisfecho de que aquellos intereses esten asegurados así"

Pero este entendimiento político gubernamental que atendía a los intereses de los pueblos, no coincidía con los del Lobby Falklands Islands Comittee, el cual, respondiendo a intereses grupales y actuando como grupo de presión ante el gobierno parlamentario británico, agitó el ambiente en aquel país y entre la población kelper de nuestras Islas Malvinas (1800 personas de origen anglosajón). Este Lobby (que en 1973 pasó a denominarse UK Falkland Islands Defense Committee) no actuaba solo en la oposición a lo que ambos gobiernos pretendían. Había otros poderosos factores de poder -como la Royal Navy y su almirantazgo, la Falkland Island Company y los intereses económicos que representa, etc.- que tambien eran afectados por este entendimiento político y, este mismo año comenzaron a mobilizarse para impedir esa "solución final" de que hablaba dicho memorandum.

Fué así que el entonces gobierno laborista de Harold Wilson, desalentado por esta reacción interna, comenzó a variar su compromiso y a hablar ahora de "explotación económica conjunta" de la riqueza principalmente mineral (petróleo/nódulos polimetalíferos) que la expedición Shackleton había detectado e informado a la Corona.

Primera Reflexión

Surge entonces que la "solución final" a nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas no es solo un problema de decisión gubernamental - del Reino Unido- como podría ser en nuestro caso, sino que en aquel país influyen otros poderosos factores (no gubernamentales oficiales) de poder y grupos de presión que el que gobierna debe coordinar para la decisión política. Es la primera lección que nos deja este Conflicto y que debe ser tenida muy en cuenta por nuestro poder político, para el accionar futuro.

La decada del 70

En el año 1970 una nueva declaración de las Naciones Unidas (2621 -XXV) especifica que:

"...la continuación del colonialismo constituye un crimen y una violación a la Carta de las Naciones Unidas y del derecho internacional"

En 1971 (01-Jul) y con el ánimo de satisfacer los "intereses" de los isleños, la diplomacia argentina acordó con el Foreign Office (en adelante F.O.) medidas prácticas para el bienestar de los mismos que se enunciaron en la llamada "Declaración de Buenos Aires", la cual sintéticamente establece: (I)Comunicaciones aéreas regulares entre el archipiélago y el territorio continental argentino.(II)Facilidades argentinas para la salud y educación de los isleños (III)Provisión de combustible y gas a precio de fomento y su infraestructura correspondiente.
Esto beneficiaba grandemente a los isleños y mostraba nuestra buena disposición a garantizar y mejorars sus intereses, pero tambien aliviaba, gratuitamente, la responsabilidad británica. Pero lo peor era que incentivó el accionar negativo del Lobby FI que ya no solo actuaba en Londres, sino que, en las Islas, minimizaba las ventajas de esta solución antelos isleños y mantenía su propaganda antiargentina.

En el año 1973 nuevamente la Asamblea General de la ONU, expresó su preocupación (6)por la falta de progreso de las negociaciones, reconociendo simultáneamente los esfuerzos argentinos por llevar adelante dichas gestiones. En 1975 la Conferencia de Ministros (RREE) de los Países No alineados de Lima se expidió en favor de los derechos argentinos y de la no aplicación de la autodeterminación de los isleños en el caso Malvinas.

(7)

Ya en 1976 y bajo el gobierno del PRN, nuestro país cambia su actitud un tanto pasiva de la negociación diplomática y produce dos hechos que tienen gran repercusión -a nuestro juicio- en el ámbito oficial británico. Este actua en consecuencia -aunque sus resultados recién los veríamos seis años después. Nuestro gobierno PRN -que los planificó y ejecutó - no registró esta repercusión o no se interesó en averiguarlo. Estos dos hechos que son producidos por nuestra Cancillería en estrecho contacto con el Comando en Jefe de nuestra Armada, consisten en:

- INCIDENTE NAVAL, en aguas próximas a Malvinas, entre nuestro Destructor ARA ALTE STORNI y el buque científico ingles SHACKLETON que realizaba tareas de prospección de recursos renovables en el subsuelo de dicha area. Este incidente motivó el retiro de embajadores de ambos países.
- Instalación, de una Base científica permanente argentina en la Isla THULE (Grupo Sandwich del Sur)

Hoy nos dice el Informe FRANKS (8) (Cap I parr.46/47) que, a consecuencias de estos sucesos, el caso fué tratado en el COMITE DE DEFENSA (9)británico, el cual resolvió, secretamente como son todas sus deliberaciones "Actualizar las opciones militares y sus limitaciones" ante las posibilidades argentinas "... incluyendo un asalto determinado a la guarnición británica en las Falkland".

A partir de allí se puso en marcha todo el complejo y eficiente aparato estatal británico relacionado con la DEFENSA. El organismo interno que dirigió este estudio fué, nada menos que el "Comité de los Jefes de Estado Mayor General" de las trés fuerzas armadas del Reino Unido. El documento producido -nos dice el Informe Franks (parr 46/47):- arribó a las siguientes conclusiones (Cursos de acción):

"(I) Se descarta el envío de refuerzos por modo aéreo dado las limitaciones de la pista de Stanley, meteorología, aerodromos de alternativa, distancia de la Isla Ascensión (10).

(II) Repeler una ocupación argentina a una parte de las Islas Flakland o a sus dependencias, requeriría una fuerza anfibia con tropas embarcadas. No es posible mantenerla permanentemente abastecida en previsión de una invasión.

(III) <u>Recuperar las Islas militarmente</u>.(El subrayado es nuestro) aunque lejos de ser imposible sería una operación mayor a gran distancia que requeriría, <u>al menos</u>, fuerzas del orden de <u>varias</u> Brigadas, cuyo traslado demandaría <u>todos</u> los recursos anfibios de la Royal Navy (en adelante RN) incluyendo el portaviones Ark Royal y su correspondiente apoyo logístico "

O sea que, de los tres cursos de acción militares presentados el que se proponía era el tercero: Esperar que Argentina ocupara las Islas Malvinas y recién entonces RECUPERARLAS MILITARMENTE, usando TODOS los recursos anfibios de la RN.

El Comité de Defensa decidió -deducimos con seguridad nosotros- retener el 3er curso de acción y desarrollar los planes militares bajo este concepto de la operación, tarea que dejó a cargo del Comite de Jefes de EM General. Y, en el aspecto relaciones exteriores (FO) recomendó sencillamente "dilatar las negociaciones diplomáticas". Total, si Argentina perdía la paciencia y ocupaba las islas militarmente aparecería nítidamente como AGRESORA ante la opinión mundial (y ellos tenían los medios para difundirlo muy bien). Entonces el Reino Unido tendría el derecho a usar su poder militar NATO que ya organizaba, equipaba e instruía y más aún, en el plano geopolítico, compatibilizaba con los EEUU.

Ante esta simple y lógica realidad, nuestras autoridades políticas del PRN ni siquiera la intuyeron.

La diplomacia británica en acción.

Debemos aclarar que la coordinación de ambos cursos de acción (diplomáticos y militares) en Gran Bretaña se lleva a cabo desde el Comite de Defensa. Ahora analicemos los hitos principales del proceso diplomático que se pone en marcha a partir de 1977.

En Febrero de 1977 visita Bs.As. (en viaje a Malvinas) un alto jerarca del FO EDWARD ROLANDS (todavía no hay embajadores).- Se emite una declaración conjunta que entre otras, dice:"Se consideraron todos los aspectos del futuro de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y la cooperación económica argentino-britanica en el area Atlantico Sudoccidental"..

En el año 1979 el recién instalado gobierno conservador britanico (M.Thatcher) y nuestro gobierno PRN (R.Videla) acuerdan restablecer los embajadores, lo que se efectiviza en 1980. Este mismo año se entrevistan en la ONU (Nueva York) los cancilleres de ambos países (Pastor-Carrington)

En Junio de 1980 visita Bs.As., en viaje a Malvinas, el nuevo subsecretario del FO NICHOLAS RIDLEY quién se entrevistó con su par argentino: Comodoro CAVANDOLI. También este año se vuelven a reunir -ahora en Suiza- Ridley y Cavándoli y aquel promete una "cesión de soberanía" a la República Argentina, acompañada de un "Lease back" (11) por 99 años, flameando entonces ambas banderas. Pero siempre "ad referendum" del gabine-

te británico. Es decir, promesas que solo lograban "dilatar las negociaciones". En Setiembre de este mismo año vuelven a reunirse- ahora oficialmente- en N.York ambos cancilleres y acusan recibo mútuo de la reunión de Suiza, pero Carrington aclara que "él todavía no había expuesto dicha propuesta a sus colegas del gabinete ... estaba en muy lejana prioridad este probleme, comparado con otros más acuciantes que tenía Gran Bretaña" pero tambien agregó que "para el gobierno británico era indispensable conseguir la aprobación de los isleños, de lo que finalmente se acordaba". Con esta excusa, en Noviembre, Ridley viaja a Malvinas, pasando por Bs.As. y cuando regresa a Londres es interpelado por el Parlamento británico, el cual, posteriormente emite la siguiente declaración (12):

"Mientras que a este Parlamento le disgustan las ideas expresadas por el Sr. Ridley, para una posible solución de la disputa por la soberanía (de Malvinas) con Argentina, está de acuerdo con que el gobierno de Su Majestad debiera mantener conversaciones con los argentinos, donde este Parlamento debiera estar representado y donde la delegación británica debiera buscar un acuerdo de congelar la disputa de la soberanía por un período específico de tiempo".

Esta declaración parlamentaria merece dos reflexiones. Una, que el Parlamente entra definitivamente entre los factores a tener en cuenta en cualquier solución futura. Otra, que ya se habla de congelar la disputa. Posteriormente el Informe Franks, refiriendose a este acontecimiento parlamentario y deseando destacar la aparente divergencia entre el Parlamento y el gabinete dice textualmente (13):

"El Gabinete advirtió que esta cuestión tenía un alto contenido emotivo para los parlamntarios y la opinión pública británica y que se había exagerado la hostilidad de los isleños a la solución planteada por el Sr. Ridley; sería trágico que las islas perdieran la oportunidad de escapar a la ruina económica por la actitud de sus defensores de Westminster" (14).

Ridley envió entonces (15) un mensaje personal a su contraparte argentino (Cavandoli) en cuyo aspecto saliente dice:

"Encontré un reconocimiento general de la necesidad de resolver la disputa, pero, como usted sabe, la cuestión despierta desconfianza tanto aquí, como en las Islas y una solución al problema exigirá tiempo y paciencia."

Tiempo y Paciencia es, decimos nosotros, anticiparnos extraoficialmente: "congelamos la disputa".

En Febrero de 1981 se realizó una nueva reunión, en N.York entre Cavandoli y Ridley, ahora con la presencia de representantes kelpers en donde los británicos, en síntesis, confirmaron oficialmente que "habían decidido (unilateralmente) procurar el congelamiento del tema soberanía argentina por 10 años". Por su parte la delegación argentina- con la candidez que caracterizaba en esa época nuestra política exterior- expuso (16):

-que el tiempo político se estaba acabando (el subrayado es nuestro)
-que los esfuerzos que había hecho en beneficio del modus vivendi de las islas, no redituaban la inversión.
-que Argentina cumplió siempre sus compromisos internacionales.
-que todo arreglo o negociación estaba supeditado al tema prioritario de la restitución de la soberanía a la R.Argentina.

El 13 de Marzo de 1981 (17) Lord Carrington informaba a la Primer Ministro, en el Comité de Defensa, respecto a esta reunión de N.York :

" que aunque los argentinos habian rechazado la propuesta de congelamiento, las conversaciones habian sido muy ilustrativas (N.A. le habiamos dicho que el tiempo político se estaba acabando) para los isleños y los argentinos y habían permitido salvar algunas diferencias Que consideraba inútil seguir adelante con las conversaciones hasta que los isleños aclararan sus mentes. Que además consideraba que si en última instancia éstos (los isleños) optaban por el status quo, habría que prepararse para un deterioro en las relaciones con Argentina, que podría llegarse a tener que abastecer las Islas (por parte de G,B,)si la Argentina retiraba sus servicios y a tener que defenderlas de actos de hostilidad material"

Con todos estos elementos de juicio, seguramente la Primer Ministro meditaba muy íntimamente.

"El 30-jun-81 (18) "se efectuó una importante revisión de la política a seguir, en el FO. Durante la reunión, presidida por El Sr. Ridley y a la que asistieron, entre otros, el Sr. DAY (Vice subsecretario de Estado a cargo del caso) el Sr. WILLIAMS (Embajador británico en Bs.As.) el Sr. HUNT (Gobernador de las Falkland Islands) el Sr. URE (Subsecretario Estado - Dpto Sudamerica) y el Sr. FEARN (jefe del Dpto Sudamerica). Luego de una serie de consideraciónes acerca de la alternativa del arriendo se recomendó que en caso de que esta propuesta se considere inaceptable, se analice la posibilidad de preparar una planificacion contingente más completa para la defensa y de-

xxxxxx "sarrollo de las Islas" (19).

Finalmente - - el flamante Canciller argentino, Dr. OSCAR CAMILION, envió una nota al embajador británico en Bs.As. WILLIAMS donde reclama (20):

" una negociación acelerada, dado que la situación colonial resulta un anacronismo tan inaceptable cpmo insostenible para la dignidad de la Nación Argentina". (el subrayado es nuestro)

La gran tentación

Para un buen entendedor político -y vaya si la Primer Ministro británica lo és- no quedaban dudas de la determinación del gobierno argentino de emplear la fuerza si Gran Bretaña seguía dilatando la solución diplomática.

Por otra parte, en aquella época (año 1981) su gobierno conservador enfrentaba serias dificultades (económicas, sociales, gremiales, etc) que ponían en riesgo su futuro político en la Gran Bretaña.

Pensamos nosotros que ante estos hechos y utilizando su agudo olfato político, su gran tentación debe haber sido: ¿Pongo toda mi influencia para detener esta posibilidad violenta de estos argentinos locos, que ya no tengo dudas que están decididos? o ¿dejo seguir los acontecimientos como van? . Políticamente ¿no me conviene más esto último?

Tambien pensamos que, con este dilema in mente, ordenó profundizar los estudios sobre este "interesante" problema y así nos dice el Informe Franks (21):

" El 9 de Julio de 1981, la "Comisión Conjunta de Inteligencia" (dependiente del Comité de Defensa) hizo una evaluación sobre la disputa con Argentina, tratandose factores posteriores a la última evaluación (1979) tales como:

- Conversaciones británico-argentinas.
- Circunstancias políticas y económicas acaecidas en Argentina.
- Disputa por el Beagle con Chile.
- Mejora de relaciones con Brasil y los EEUU.

Apreciaban que el gobierno argentino adoptaría solo acciones de presión diplomática y económica; que tambien podrían ocupar algunas de las Islas deshabitadas del Grupo Sandwich, o algún punto de las Malvinas, pero lejano a Stanley pero no creían que el gobierno argentino se atreviera a atacar la navegación a menos que fuera severamente provocado. Y concluía: "si Argentina llegara a la conclusión de que no había posibilidad de una transferencia de la soberanía por medios pacífi-

cos, existiría ~~la posibilidad~~ un riesgo probable de que actuara por la fuerza contra los intereses británicos y que lo haría con rapidez y sin previo aviso. No podrían descartarse entonces acciones militares contra la navegación británica o una invasión completa sobre las Islas Malvinas".

El 20 de julio el Sr. Ridley envió un informe a Lord Carrington (22) donde presentó três alternativas para resolver la disputa:

- Iniciar negociaciones para concretar un "Lease back" (Como vimos esta alternativa había sido rechazada por el Parlamento)
- Iniciar una campaña esclarecedora de la opinión pública británica y kelper sobre las ventajas de negociar la soberanía y las consecuencias de no hacerlo. (Alternativa falsa que seguramente iba a ser descartada)
- Dejar que la Argentina se convenciera de que el gobierno británico no trataría pacíficamente el tema de la soberanía y prepararse militarmente para responder a esa "contingencia".

El Comité de Defensa

El 14 de Setiembre de 1981, los trés Jefes de Estado Mayor General británicos informaban (a través del Comité de Jefes de EM General) al Comité de Defensa que nos puede contar el Informe Franks (23):

"Este informe, que era similar al preparado en 1977, examinaba las opciones militares referidas en la evaluación de la Comisión de Inteligencia Conjunta de julio 1981 para el caso argentino. Hacia notar que Argentina poseía una de las más eficientes fuerzas armadas sudamericanas y enunciaba brevemente sus capacidades aéreas y navales; llamaba la atención sobre la muy limitada capacidad militar británica en el area, consistente en solo una guarnición de 42 Royal Marines (en adelante RM) sin armamento pesado, la defensa de civiles paramilitares y el HMS ENDURANCE que debería ser retirado para marzo/82. El Informe explicaba que la longitud de la pista del aeródromo de Stanley, la falta de aerodromos de alternativa, servicios y la meteorología generalmente adversa de las islas, obstaculizaban la llegada de refuerzos de peso por via aérea. Por lo tanto la respuesta británica debería ser de caracter naval. El tiempo de navegación sería de 20 dias para la flota de superficie y debería preverse un tiempo adicional para enviar refuerzos por mar lo cual penalizaría otras necesidades militares.

"El informe luego examinaba posibles respuestas a los distintos cursos de acción posibles por parte de Argentina: Ataque a navíos británicos, ocupación militar de una o más islas deshabitadas, arresto de la delegación de la BAS (24) en Georgias, una pequeña operación militar contra las Islas Malvinas y una invasión militar de gran envergadura. En este último curso de acción el informe apreciaba que detener una invasión en gran escala requeriría una fuerza naval bien balanceada, que comprendería un portaviones clase INVINCIBLE con cuatro Destructores o Fragatas, más la posibilidad de contar con un submarino nuclear, buques de transporte de tropas y abastecimientos para el orden de una Brigada para reforzar la guarnición. Tal desplazamiento sería muy costoso y comprometería una significativa porción de los medios navales. Existia además el peligro que, el despacho de esta flota, podría precipitar la misma acción que tenía el propósito de disuadir.
Y si se encontraban con que las Falkland estaban ya ocupadas, no habría certeza que esa fuerza las pudieran retomar. El informe concluía que para afrontar una invasión en gran escala se requerirían fuerzas navales y terrestres con un muy sustancial apoyo aéreo y que los problemas logísticos de tal operación serían formidables".

El Parlamento británico

Por su parte, en la Camara de los Lores, el 14-Dic-81- Lord MOTTISTONE exigió de Lord Carrington (es decir del gobierno) (25) "que se actuara en forma más positiva y contundente para calmar las suspicacias de los isleños. Para ello sugirió la amenaza de la fuerza (por parte de GB) refiriendose al envío de una flota parecida a la que fuera despachada entre octubre y noviembre de 1977. CARRINGTON le recordó que tal acción conllevaría la desaprobación internacional, pero que no sucedería lo mismo si tuvieran una excusa para el envío. "

Las tentaciones políticas

Por supuesto que todos estos hechos que se producían en el aparato gubernamental británico eran secretos (muchos de ellos lo siguen siendo hoy) y desconocidos por nuestros servicios de información, los cuales, como dijimos, ni siquiera los intuían, y por lo tanto nuestras autoridades nacionales se iban transformando -ante la Primer Ministro- en gozosos paladines incautos, que podía, muy bien servir por su candidez

primero a los intereses nacionales británicos (zafar elegantemente de la negociación diplomática y quedar en libertad para fortificar las islas) y en segundo lugar a los suyos personales (como Primer Ministro de una Nación agredida, comandar una expedición punitiva -con todas las seguridades de la victoria- lo cual aseguraría su reelección democrática en ese cargo). Y entonces no solamente no trató de disuadir o impedir el conflicto en ciernes, sino que maniobró, de ahora en más, habilmente para producirlo y en lo posible haciendolo abortar prematuramente.

Creemos que, en cierta forma, estas inquietudes que, con todo respeto, tratamos de detectar en la Primer Ministro británica y que obedecen a nuestro razonamiento deductivo -lo reconocemos- son muy similares a las que -íntimamente tambien - movían a nuestras maximas autoridades políticas (Junta Militar). El PRN, por no haber asumido los objetivos que se planteó en sus comienzos, llegaba, en esa época, a un estado de decadencia psico-politico-social que auguraba su próximo derrumbe. En el conflicto en ciernes con Gran Bretaña, la victoria argentina significaría la revitalización del PRN y la posibilidad, talvez, de tomar otro rumbo político -más progresista y moral-. Pero siempre y cuando los británicos fueran sorprendidos con nuestra actitud y no tuvieran mayor voluntad de defender las Islas... y, por lo que hemos visto hasta aquí, la realidad era todo lo contrario: Habían sido habilmente llevados a una trampa de la que no se podía salir sin mancillar el honor nacional. Y en el caso de que negociaran esto último, lo mismo significaría su caída. Si bien todavía no tenían demasiada conciencia de la trampa en que habían caído, comprendían que el camino correcto era seguir adelante, lo que coincidía con el plan del enemigo.-

Conclusión

A partir de la Resolución 2065 ONU (1966) Gran Bretaña, que al principio procedió con buena voluntad para llegar a una "solución final" respecto a la soberanía sobre las Islas Malvinas, al poco andar su gobierno (Laborista de entonces) sufrió la influencia de grupos de presión y factores de poder internos que lo obligaron a variar el rumbo y cambiar de objetivo ; "dilatar las negociaciones".

Al asumir en Argentina el PRN se varió la actitud diplomática pasiva por otra más activa y se produjeron dos hechos (Incidente naval con el Shackleton y Estación científica en Thule) que alertaron y convencieron al gobierno -ahora del Partido Conservador- de la resolución argentina de usar la fuerza si no se obtenía la soberanía por via de la negociación.

Esto provocó en Gran Bretaña - sin la menor sospecha de nuestro gobierno - la elaboración de minuciosos planes de operaciones (eminentemente navales) para recuperar -ellos- las Islas que pudieran tomar los argentinos. Si bien estos planes y circunstancias eran eminentemente preventivos y los argentinos aún no habían pensado los propios, fueron habilmente usados por la máxima conducción política británica -que en lugar de disuadirlos los provocó- para lograr objetivos nacionales británicos y colateralmente políticos personales de la Primer Ministro.

Pero la mayor lección que debemos aprender de esta experiencia es el enorme valor que tiene un buen Sistema de Defensa Nacional en cualquier país. Gran Bretaña posée un sistema de relojería -artesanalmente montado- que permite detectar anticipadamente el peligro (a los intereses nacionales) y automáticamente diagramar la defensa de los mismos. Y no vaya a pensarse que es solo de caracter militar. No es así, es un instrumento POLITICO, que reúne a casi todo el Poder ejecutivo, manejado por civiles capaces (y nacionales) de ~~gran capacidad~~, probada honestidad y larga permanencia en tales funciones, que conducen la estrategia y llevan al poder militar a actuar en tiempo, lugar y medida oportunos.

En nuestro país -ya lo veremos- no tenemos nada parecido, aún cuando existen las inquietudes, los conocimientos y los medios para diseñar ese aparato -sencillo, barato y eficiente- que nos ahorre estos desaciertos. No solo poder militar se necesita para ir a una guerra.-

LLAMADAS - CAPITULO I

(1) Memorias de Alexander Haig - Año - Edit. Cap. Don't Reward Agression.

(2) "La movilización desde el Reino Unido y sitios de estacionamiento de sus fuerzas en Europa, según el programa contribuyente a la OTAN, conformó una Task Force constituída por más de 8.000 Soldados y Oficiales distribuidos en sus distintas unidades, logisticamente apoyadas por más de 20.000 hombres entre personal de la Flota naval, de la flota mercante, flota de servicios, que completaron un tren naval de aproximadamente 120 buques en el Atlántico Sur, en menos de 7 semanas. El número de buques empleados fue aún superior al mencionado, teniendo en cuenta los reemplazos que urgentemente se hicieron desde Europa para cubrir las naves hundidas o fuera de servicio operacional por los daños infligidos por las fuerzas Argentinas.
Los buques de la flota mercante transportaron más de 110.000 Toneladas de abastecimiento, incluyendo más de 105 aviones al Atlántico Sur.
El circuito cerrado entre Ascensión Island y zona de exclusión, movilizó buques tanque que transportaron más de 450.000 Toneladas de combustible. Los buques de apoyo de la RFA suministraron continuamente municiones, armas y repuestos aeronáuticos, misiles y combustibles especiales, agregándose el traslado de aproximadamente 300 helicopteros" (Malvinas-"Su advertencia termonuclear" - Portela -A-2 editora 1985 -pág. 32).

(3) Distancia entre Isla de los Estados y Gran Malvina (Cabo Belgrano)

(4) Anexo II/I Comisión de Análisis y Evaluación de Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur - En adelante CAERCAS -.

(5) Anexo II/2 CAERCAS.

(6) Resolución 3160 - XXVIII.

(7) Proceso de Reorganización Nacional. Gobierno de facto (militar) surgido del derrocamiento del Gobierno Constitucional de María E. Martinez de PERON.

(8) Informe Franks ¿que és?.

(9) El Comité de Defensa es el máximo organismo del Poder Ejecutivo Británico atinente a la defensa nacional, esta integrado por el Primer Ministro, Ministro RR.EE., Ministro Economía, Secretario Hacienda, Ministro Interior, Subsecretario Defensa y los jefes de EM de las FFAA, cuando se los requiera.

(10) Observese estos dos aspectos: 1) Este estudio se está elaborando en el año 1976. A fines de 1987 el Reino Unido finalizaba de construir la pista (3 km) de Mount Pleusant (Isla Soledad) y mediante el ejercicio FIRE FOCUS, ha demostrado en 1988, que ahora puede usar el modo aéreo. 2) El empleo de la Isla de Ascensión estuvo previsto desde -al menos- dicho año 1976.

(11) Te la devuelvo pero me la alquilas por. Tanto tiempo.-

(12) CAERCAS -Tomo I, anexo foja 228.

(13) Parrafo ..... -El gabinete advirtió.

(14) Westminster es el barrio de Londres donde se encuentra el Parlamento.

(15) CAERCAS -anexo II/12.

(16) CAERCAS -(donde ?).

(17) Informe Franks - donde ?.

(18) Informe Franks - Parr. 90.

(19) Planes de contingencia (o contingente) en Gran Bretaña es el nombre que se les da a los Planes de Operaciones (militares).

(20) Anexo II/16 -CAERCAS-. ver fecha.

(21) Parrafos 94 y 95.

(22) Fuente del Inf. de Ridley a Condrigton -20/jul-.

(23) Parrafos 111 y 112.

(24) British Antarctic Survey (Exploración Britanica de la Antartida).

(25) Fuente ?.

15

CAPITULO III - SE CIERNE LA TORMENTA

En la Republica Argentina

Por esta época -22 Dic 1981 - asumía, en nuestro país, el nuevo Presidente del PRN -Ten.Gen L.F.GALTIERI -. Dos dias antes, un chatarrero de apellido DAVIDOFF, desembarcó de nuestro ARA ALTE IRIZAR en Pto. LEITH (Georgias del Sur) para inspeccionar unas instalaciones balleneras en desuso cuya compra tramitaba ante una firma escocesa. Reembarcó en el dia y regresaron a Bs.As.- Ya volveremos sobre este tema.

Enterado de esta incursión comercial, el gobernador británico de las Islas Malvinas -Rex HUNT- informó (el 31) al gobierno británico "que Davidoff no había cumplimentado los trámites previstos para su desembarco" puesto que previamente se debería haber pasado por GRYTVIKEN y proponía iniciar procedimientos contra el intruso y hacer una fuerte protesta al gobierno argentino.

Nos dice tambien, ahora, el Informe Franks (1)que se le envió una respuesta al gobernador de no iniciar dichos procedimientos pues "..provocarían un incidente más serio,el cuál podría escalar a puntos imprevistos", dá pormenorizadas instrucciones para proceder en cada caso y finaliza diciendo "El FO probablemente desearía efectuar una formal protesta al gobierno argentino, pero primero verá qué aprecian en Grytviken". Pareciera que el F.O. dijera: Shhh ! no se dan cuenta que todavía no es el momento...igual que Lord MOTTISTONE (Pag)en el Parlamento, si siguen así van a descubrir toda nuestra estrategia y, alertado, el pez no va a morder el anzuelo...Quietos todos !! Please !!

Nuestra Cancillería , por su parte, con su nuevo Ministro Dr. N.COSTA MENDEZ, a quien se le había enterado, a su asunción, de la posibilidad de recurrir a la "Alternativa Militar" en el caso Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, comenzaba a acelerar su actividad diplomática y a producir actos tales como:

- Activamiento de la reunión de N.York para febrero 82.
- Designación de un hombre de confianza del Canciller (E.ROCA) para ocupar la nueva embajada en ONU.
- Bout de papier al Emb.WILLIAMS proponiendo urgente reactivación de las ~~xxxxxxxx~~ negociaciones.
- Redacción de las directivas para la reunión (Feb 82) en N.York.

Pero tambien nuestra Cancillería comenzaba a cometer errores, que el Informe Caercas (2) destaca:

- No asesorar correctamente al PEN sobre:
  . las consecuencias políticas y diplomáticas que tendría una even-

tual invasión argentina a las Islas.
. Evaluación estratégica en el marco mundial y americano.
. La situación en el gobierno británico y sus veladas intenciones
- No mantener informado al Embajador en el Reino Unido -ORTIZ DE ROSAS- y designarlo además como Embajador en la Santa Sede.
--No clarificar, con franqueza, al PEN respecto a la real y negativa imagen del gobierno PRN ante la opinión mundial (Derechos Humanos-gobierno "de facto").
- No solucionar el problema presentado ante la intervención quirurgica del Dr. ROCA, quień llegó convalesciente a ONUdias antes del 2 Abril.
- Deterioro de nuestra imagen ante los No Alineados.
- Evaluación errónea respecto a la actitud que tomaría EEUU ante el conflicto en ciernes.

La "alternativa militar"

Por su parte la Junta Militar, maximo organismo de la conducción politica nacional de aquel entonces, decidió, en dos reuniones del mes de Enero 1982 (3) "la planificación militar del caso Malvinas como acción alternativa, en caso de fracasar la solución negociada con Gran Bretaña y teniendo siempre el propósito de lograr el objetivo político a través de un acuerdo"(4)

No imaginaban que a esta altura de los acontecimientos, el gobierno británico:
- Tenía ya elaborados sus planes militares para oponerse ("con todos los recursos de la RN") a nuestra alternativa militar (recién esbozada)
- Su conducción política ya había decidido hacer fracasar cualquier "solución negociada" con nuestro país. Es decir su propósito ya era que Argentina tomara la iniciativa militar (para que apareciera como agresora) la "excusa" de que hablaba Lord Carrington en la Cámara de los Lores (pag).
- Que al Reino Unido no le interesaba "nuestro" objetivo político sino el de ellos, que era: derrotarnos militarmente -para lo cual ya tenía todas las garantías de sus aliados- y así -zafando de la negociación diplomática impuesta por ONU- poder FORTIFICAR NUESTRAS ISLAS MALVINAS (Falkland Fortress).

Nuestra Junta Militar, para desarrollar esta planificación militar recién esbozada (repetimos) no recurrió a algún alto organismo de planificación militar existente, sino que creó una "Comisión de Trabajo" integrada por trés altos Oficiales Superiores en actividad (Gen Div O.J. GARCIA - VALTE J.J.LOMBARDO y Br.My S.M.PLESSL) puesto que una de las p

preocupaciones que más los desvelaba era guardar el maximo secreto de su elaboración. (Los ingleses lo tenían asumido hacía seis años !!)

Esta comisión, al no tener los documentos y previsiones que toda planificación exige, se autofijó los objetivos y produjo una Directiva Estratégica Militar (DEMIL) elaborada la cual, la Comisión pasó á diseñar el "Plan de Campaña Esquemático". Este Plan solo preveía la ocupación de las Islas Malvinas con una considerable fuerza anfibia, en una operación incruenta, la instalación en ellas de un gobierno militar argentino y un repliegue a los cinco dias, de la mayoría de las fuerzas invasoras. Todo ello para ~~no antes de~~ mediados de Mayo de 1982.

Al haberse obviado pasos fundamentales que exige cualquier método de planeamiento, estos documentos, de la Comisión de Trabajo no previó la reacción metropolitana británica y solo tuvo en cuenta las fuerzas enemigas residentes -en esa época- en el archipielago: Un buque y 42 infantes de marina (RM).

Los factores desencadenantes

Existen dos hechos, producidos angelicalmente por el gobierno argentino que el gobierno británico aprovechó para desencadenar los acontecimientos (de acuerdo a su plan) y estos acontecimientos nó para la fecha que le convenía a Argentina (15-May-82) sino 45 dias ~~xxxx~~ ANTES, que era lo que les convenía a ellos puesto que entonces no tendrían que llegar en pleno invierno y además, este anticipo impediría que Argentina pudiera ajustar sus previsiones (que tanta falta le hacía !) y darse cuenta -talvez- de la trampa que se le había tendido.

Los hechos a los que nos referimos son -a nuestro juicio-:

- El negocio de Davidoff
- La operación "Alfa"

El negocio de Davidoff

Desde 1976 el chatarrero argentino C.DAVIDOFF tenía interés en comprar unas instalaciones balleneras en desuso que había localizado en las Islas Georgias (Puerto LEITH) y realizado gestiones ante su propietaria y las autoridades británicas -en Malvinas- y escosesas, pués a Escocia pertenecia la firma Christian Salvensen Ltd, a fin de concretar dicha compra, desguasar las instalaciones y trasladar el material al continentes para comercializarlo como chatarra.

El contrato quedó protocolizado en setiembre de 1979 ante Ian Roger Frame, en Londres y de allí en más Davidoff se puso en acción para obtener el transporte marítimo que trasladara lo desmantelado des-

de Georgias. En esos intentos llegó a Transportes Navales (ARA) con su requerimiento. El contrato con Salvensen fué puesto en conocimiento de las autoridades británicas de Grytviken en Oct-80 y tenía validez hasta el 31 de marzo del 84. Por supuesto que de todo esto tenía conocimiento nuestra Cancillería.

La operación "Alfa"

A partir de Octubre de 1981, nuestra Cancillería, en coordinación con nuestra Armada, había iniciado el planeamiento para instalar otra estación científica -similar a la de Thule- en las Islas Georgias del Sur (Pto Leith). La dotación sería civil y se preveía su instalación una vez que el buque HMS ENDURANCE abandonara la zona en proximidades del invierno.

Al aparecer Davidoff aparentemente se decidió aprovechar sus actividades para construir encubiertamente esta estación científica, apoyada, si fuera necesario, por un reducido grupo de personal militar, al cual se denominó "Grupo Alfa".

Se facilitarían las tareas de Davidoff y una vez instalada su gente en Leith para las tareas comerciales planeadas y luego -una vez que se retirara el personal del BAS de Grytviken, se desembarcaría al Grupo Alfa (en Letih) y, ya en el invierno, se anunciaría "la presencia argentina en Georgias" (5)

Sin dudas una interesante jugada de ajedrez de nuestra parte. Pero nos preguntamos ¿no estarían enterados, por sus eficientísimos servicios de información, los britanicos, de nuestra jugada?

Por supuesto que esta intención político-militar era totalmente insospechable para Davidoff. Ambos intereses convergieron en oportunidad de iniciarse la campaña antártica 81/82 cuando el 15-Dic-81 zrpó el buque ARA "Alte IRIZAR", entre cuyos pasajeros se encontraba Davidoff y unos pocos de sus auxiliares. El 20 de Dic desembarcaron en Leith, como hemos dicho al comienzo de éste Capitulo, inspeccionaron las instalaciones y ese mismo dia volvieron a embarcar y se dirigieron a Ushuaia.- El empresario chatarrero comenzó ahora a planear y organizar su proxima y definitiva expedición.

La última oportunidad

Con la secreta esperanza de que se pudiera todavia arribar a una solución negociada y quizás intuyendo la trampa que le habían tendido, nuestra Junta Militar justipreció, en los primeros dias de enero 1982 que las negociaciones -que en Febrero en N.York- tendrían su cli-

max - debían ser preservadas de cualquier obstáculo xxxxxx y por ello se decidió demorar el traslado de Davidoff, previsto nuevamente en un buque de Transportes Navales, hasta que hubiera finalizado ese contacto bilateral de ambos gobiernos en N.York.

Esta reunión se realizó entre el 23 y 26 de Febrero de 1982 con la presencia por parte de Argentina, del Emb.ROSS, Emb ORTIZ DE ROSAS Y Emb. Blanco. Por la parte Británica el Subsecr. (FO) LUCE, el Emb WILLIAMS y el ministro FO FEARN. Había tambíen dos kelpers Sr. CHEEK y Sr. BLAKE.-

El objetivo argentino era obtener una respeuesta al Bout de papier enviado a Gran Bretaña el 27-ene-82 por intermedio del Emb.WILLIAMS y que proponía la creación de una Comisión Permanente para estas tratativas.

Pero apenas iniciada la reunión nuestra delegación se convenció de que dicha propuesta ni siquiera había sido analizada por el gobierno británico. La reunión terminó sin ningún avance y se emitió al final un comunicado intrascendente.

Analizados estos hechos en nuestro PEN, en Bs.As. se resolvió que nuestra Cancillería -ahora desde Bs.As., emitiera otro comunicado ampliatorio. Fué así que -el 02-Mar-82 nuestra Cancillería emitió su famosa declaración, la cual en su último parrafo expresaba:

"La Argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fé, durante más de 15 años en el marco señalado por las Resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas, la solución de la disputa por la soberanía sobre esas Islas. El sistema propuesto constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses".

Sin dejar de reconocer vivamente la hidalguia caballeresca de nuestra estirpe que esta declaración expresa, pensamos que, para el pragmatismo británico, solo era una nueva confirmación de lo que pensabamos hacer, lo cual les habrá aparecido ya aburrido. Ellos ya tenían su resolución tomada y ya habían iniciado -secretamente- mediante el Ejercicio SPRINGTRAIN la movilización de una parte del Carrier Battle Group (en adelante CBG)(6), 16 buques de guerra y los correspondientes de apoyo tecnico y logístico que, al mando del Contralmirante JOHN WOODWARD, navegaría unos dias despúes frente a las costa atlánticas del norte de Africa, cerca de Casablanca, en alerta roja para ser destinada al Atlantico Sur.

En otro distante escenario Davidoff, ajeno al problema, continuaba con su negocio, organizando su segunda expedición a Georgias, ahora con 41 expertos y obreros civiles. Gestionó y obtuvo, de la Embajada británica en Bs.As. la tarjeta blanca de rigor para todo su personal confirmando además el buque a utilizar: ARA BAHIA BUEN SUCESO.- El 9 de Marzo de 1982 había satisfecho los requisitos y el 11 embarcaba con su gente en el buque previsto.

El acto final

El 19 de Marzo, el ARA Buen Suceso arribó a la Isla San Pedro (ver mapa) y luego de reconocer la Bahía Stromness, se dirigió a los abandonados muelles de Puerto Leith donde realizó un difícil atraque debido a las condiciones de viento y deficiente infraestructura del muelle.

Un contingente del BAS, de trés personas, que aparentemente se hallaban vigilando la llegada del buque, se hizo presente en el muelle a las 2 o 3 horas del atraque y requirió a su Capitan, verbalmente, que se debía arriar la bandera enarbolada en tierra (que nadie sabe quién la enarboló) no alterar las señales, cargar nuevamente todos los elementos ya desembarcados y dirigirse a Grytviken a realizar los trámites normales como puerto de entrada a la Isla.

El Cap. NIELA, molesto por la aparente intención de causarles inconvenientes por parte de los británicos contesto que su ruta tenía previsto el desembarco en Leith y que consultaría con Bs.As. Luego al no conseguir esta comunicación, les informó que permanecería descargando en Leith, tal como lo tenía ordenado.

Los británicos, presentaron, al dia siguiente, un petitorio escrito conteniendo siete puntos, se negaron a pernoctar en la nave y se retiraron del lugar. El BAS informó a Stanley y de ahí a Londres.

Mientras tanto el ARA BAHIA PARAISO permanecía en Ushuaia y el 16 de marzohabía embarcado al Grupo Alfa y completado toda su carga. El 18 zarpó con destino a ORCADAS.-

El 20 de marzo Londres presentó una protesta mencionando que se encontraba muy sorprendida de que Argentina permitiera un hecho de tal gravedad en un momento crítico de las negociaciones y que el FO consideraba este suceso como muy serio.

La queja de Londres se centraba en el desembarco de personal civil y militar (esto último no era cierto) quienes habían izado la bandera argentina y cambiado señales inglesas, no se habían presentado en Grytviken a efectuar migración y que se habían escuchado disparos de armas de fuego.

Para completar la reacción británica, el Embajador WILLIAMS en Bs.As. entregó un mensaje del FO a la Cancillería Argentina, en el cual se expresaba que el personal desembarcado debía abandonar Georgias inmediatamente o el gobierno tomaría las acciones que considerara más convenientes. En realidad una reacción desmesurada... pero ahora ellos habían tomado la iniciativa.

La respuesta argentina, de tono sereno, fué inmediatamente cursada y contenía sintéticamente los siguientes puntos:

- Que el ARA Bahía Buen Suceso era un buque de transporte que realizaba tareas comerciales y que abandonaría Leith tan pronto finalizara la descarga.
- Que no había personal militar abordo -lo cual era cierto los Alfa estaban en Orcadas.
- Que el contrato con Davidoff era conocido por las autoridades británicas quienes lo habían autorizado
- Que los hechos de Georgias no tenían significación ni importancia y que no tenían por qué tener influencia alguna en las negociaciones.

Pero ya era inútil protestar, habíamos tragado el anzuelo y de aquí en más nuestra supervivencia dependería de la habilidad del pescador. Y ... estabamos en manos de un viejo y hábil pescador de ultramar.

El dia 21 de Marzo

Este dia, pese a que el Sr. FEARN del FO comunicaba a nuestro Encargado de Negocios - Sr. MOLTENI- que el gobierno británico se consideraba satisfecho por nuestra respuesta, en Puerto Stanley, las oficinas de LADE eran violadas por los kelpers y quienes dejaron escrito, en una bandera británica que tapaba a la argentina la siguiente inscripción: Ojo por ojo, ladrones !

El dia 22 de Marzo

Este dia Bs.As. impartió instrucciones a su Enc.de negocios en Londres para que diese parte de los hechos ocurridos en las Oficinas de Lade en Stanley recibiendo una respuesta conciliatoria del Sr, FEARN. Pero esa misma tarde el FO emitió un comunicado informando del desembarco de los obreros sin documentación en Leith y que el gobierno argentino habia dado seguridades de que partirían ese dia, no habiendo confirmación hasta el momento.

Y aquí comenzaba la enorme operación de acción sicologica que desarrollaron sus servicios de información y que aún hoy continúa. Esa misma tarde el vespertino "The Standard" informó a los londinenses -por ahora- de "una invasión argentina a las Islas Georgias del Sur".

El dia 23 de Marzo

Los diarios matutinos de Londres coincidían en afirmar que se trataba de un incidente "premeditado" por Argentina y lo tipificaban como un acto de AGRESION. La televisión inglesa también se hizo eco de estas noticias en los mismo términos. Posteriormente en el Parlamento se escucharon voces airadas que hablaban de "invasión de territorio soberano británico", exigían explicaciones, confirmaban la necesidad de no radiar de servicio el ENDURANCE y apoyaban la "autodeterminación" de los isleños. Las iras se centraron en el FO y en Lord Carrington quien tuvo que acudir al Parlamento a dar explicaciones.

Mientras tanto, en Buenos Aires el Embajador WILLIAMS presentaba una nota ante nuestra Cancillería comunicando que el HMS ENDURANCE llegaría a Leith el dia 24 a fin de desalojar a los obreros argentinos y que esperaba la "colaboración" de las autoridades argentinas.

En el ENDURANCE, el Capitán BAKER y sus hombres se acercaban a la Isla de San Pedro con la orden de evacuar al personal argentino de Leith. Pero cuando se encontraba, ya a la vista de la isla y como consecuencia de una directiva de Lord Carrington de evitar el empleo de la fuerza, recibieron la orden de dirigirse a Grytviken. Simultáneamente Londres solicitó a Buenos Aires que dispusiera el regreso del ARA Bahia BUEN SUCESO a Leith para evacuar a los obreros teniendo en cuenta que el gobierno britanico "se hallaba bajo una intensa presión política y periodistica".

El Comite Militar de la República Argentina

El dia 23 de Marzo y ante el cariz que había tomado el caso Davidoff en las Islas Georgias, el COMIL (7)se reunió a partir de las 09:30 con la presencia de los miembros de la Junta Militar, el Jefe del EMC (8) y posteriormente el Canciller. En dicha reunión se analizó:

- La planificación militar que realizaba la Comisión de trabajo.
- Se decidió enviar inmediatamente el buque ARA BAHIA PARAISO, estacionado en Orcadas a Puerto Leith (ahora sí con el Grupo Alfa abordo) para evitar cualquier evacuación que el ENDURANCE y sus 24 RM embarcados pudiera intentar sobre los trabajadores argentinos.
- Continuar las conversaciones con el Embajador británico.
- Llevar el tema del incidente a las futuras negociaciones en la ONU.
- Autorizar al Canciller a emitir otro comunicado que insista sobre el caracter privado de los trabajadores de Davidoff.

Mientras tanto, en el parlamento británico el Subsecretario de Defensa -Sr. WIGGIN- expresaba (9) que la guarnición de Malvinas y sus dependencias "está normalmente apoyada por el HMS ENDURANCE y en el fu-

turo será apoyada por otros buques de la RN" mencionando además el interés estratégico del area y la posibilidad de la creación de una Organización del Tratado del Atlantico Sur (OTAS).

Por otra parte, este dia nuestra Cancillería recibía un cable de Lord CARRINGTON :

"Los trabajadores están ilegalmente. Debe quedar perfectamente en claro que esta situación ha derivado de Davidoff y la aparente incapacidad del gobierno Argentino para tomar las acciones necesarias".

El se lavaba las manos, nosotros eramos los agresores !

El dia 24 de Marzo

La Cámara de los Comunes aprobó -por unanimidad- una declaración que dice:

"Las Islas Falkland. Se pide que, esta Cámara, estando sumamente preocupada por las implicaciones evidentes del desembarco de un grupo de personas en las Georgias del Sud- dependencia de las Islas Falkland- llevado allí por un barco de transporte naval argentino, pide al Gobierno de Su Majestad que dé todas las seguridades de que se mantendrá en estación en el area una fuerza de la RN lo suficientemente fuerte como para repeler cualquier intento del gobierno argentino de anexar esta colonia británica por la fuerza. Además pide que declare en términos inequívocos que la soberanía de las Islas Falkland no será transferida a ningún gobierno extranjero, a menos que así lo pidan los isleños por medio de un referendo".-

La Primer Ministro británico, no solo había entrampado a la Argentina, sino que su habilidad política insuperable había logrado que la oposición (el Partido Laborista) que normalmente se oponía a su dureza en las negociaciones con Argentina y criticaba acerbamente su política exterior respecto a Latinoamerica, apoyara, en este momento las decisiones que ella tenía previsto tomar.(10)

El COMIL argentino

Este mismo 24 de marzo, el COMIL, reunido en el edificio Libertador disponía:

- No retirar a los ciudadanos en Georgias.
- Desembarcar el Grupo Alfa (abordo del Bahia Paraíso) en Leith para proteger a los trabajadores argentinos.
- Reunirse nuevamente el 26 de marzo para que el Gen.GARCIA, de la Comisión de Trabajo, expusiese "las fechas más tempranas y aceptables para con siderar la ejecución de la Operación Azul"(11)

Se nota aquí cómo el enemigo ya incidía sobre nuestras decisiones, al haber tomado la iniciativa. La Operación Azul estaba prevista, por valederas razones, recién para el 15 de Mayo.

El dia 25 de marzo, luego de haber completado la descarga en Leith, el ARA BAHIA PARAISO, con el Grupo Alfa abordo, se retira a Bahia Stromness con la orden de mantenerse alerta y actuar en el caso que el HMS ENDURANCE o su tripulación, intente evacuar nuestros conciudadanos.-

Hoy sabemos que el Capitan Baker (del Endurance) no tenía esas ordenes, eran todas fintas para que nosotros largáramos la primera trompada. Tampoco el Cap. Baker las entendía muy bien pues cuenta(12) refiriendose a estos momentos:

> "Yo ya había desembarcado a los Royal Marines y nos alejamos de la costa "jugando al gato y al raton entre los icebergs". De vez en cuando nos encontrábamos con los buques argentinos y hablabamos en VHF. Yo conocía muy bien a ambos capitanes pero ninguna parte fué más allá del"buenos dias" Un helicoptero pasó justo sobre nosotros un dia y lo ví claramente al Capitan Trombetta(13) del Escuadrón Antartico Argentino, con quién yo había cooperado muy a menudo. Llamé al Comando de la Flota (en Northwood) y me ofrecí para ir a visitarlo a Trombetta y tratar de desinflar esta situación mediante un almuerzo o un trago, pero solo recibí una respuesta dilatoria (del comando de la flota)"

El Capitan Baker, tampoco entendía la alta estrategía británica, que por supuesto, no se podía explicar a esta altura.

Las decisiones argentinas

Como se había previsto, el 26 de marzo a las 19:15 se reunió el COMIL y analizó los siguientes tópicos (14)

- Evidente intención de Gran Bretaña de reforzar el area.
- Arbitrariedad británica en el manejo de la crisis en Georgias.
- Los movimientos de buques británicos en la zona (Endurance-Biscoe y Brandsfield).

Luego pasó a considerar los cursos de acción posibles:

- Continuar las negociaciones (desechado pués favorecía a Gran Bretaña. Sería utilizado para ganar tiempo y fortificar las Islas Malvinas)
- Someter el caso ante el Consejo de Seguridad de la ONU. (Se es-

timó que dicho Consejo no se reuniría para tratar este caso. No lo había hecho ante casos similares al de Georgias.

- Ocupar las Islas Malvinas. Se decidió por unanimidad adoptar la Resolución de OCUPAR LAS ISLAS y además hacerlo a la mayor brevedad, previa opinión de los miembros de la Comisión de Trabajo quienes apreciaron que la fecha más cercana podría adelantarse al 1/3 Abril. Por lo tanto se fijo el dia D - 01-Abril-82 (en lugar del 15 de Mayo como se había planificado). Esto determinaba que la Fuerza de Tareas Anfibia No 40 que debía ejecutar la Operación Azul debía zarpar el 28/29 de marzo; dos dias después de adoptada esta resolución.-

En el informe que- posteriormente- producen, a la Comisión CAERCAS, los trés integrantes de esta Junta Militar, explican con mayor detalle esta decisión:

> "La decisión de ocupar las Islas (Malvinas) tendría por objeto afirmar y defender la posición argentina en Georgias, impedir que Gran Bretaña militarizara las Islas y estableciera un sistema de defensa naval y aéreo en ellas, impedir el refuerzo de la posición británica en la zona ya que ello incidiría en forma negativa sobre los derechos, estrategia, posiciones y objetivos de la Argentina en el Atlantico Sur y en la Antártida. También activaría la negociación y mejoraría la posición negociadora argentina.
> La ocupación de las islas no tenía como propósito iniciar una escalada bélica ni dar por terminadas las negociaciones o sustituir a ellas, ya que tampoco era esa la medida más aceptable para el logro del objetivo político. Bien por el contrario, se intentaba conseguir el inicio de una negociación seria y de fondo, no obstante la decisión tomada y se adoptaron las previsiones para suspender la ocupación de haber signos positivos al respecto. Por lo mismo se enfatizó que la operación sería incruenta."

Esta real y honesta intención (Ocupar para negociar) aparece, ahora que se conocen los hechos británicos y que hemos expuesto, de una candidez pristina. No hay dudas que la nuestra fué una reacción digna tendiente a defender el honor nacional, pero adoleció, pensamos, de una ignorancia total respecto a los pasos que estaba dando el gobierno británico y además a los àntecedentes históricos de la inteligencia británica que una vez más nos sorprendió por su agudeza intelectual y por su falta de escrúpulos en el accionar geopolítico.

Los dos dias que siguieron tuvieron, en nuestro país, matices de caracter diplomatico, tales como:

- Nota de protesta por el envío del Endurance a Georgias.
- Instrucciones de la Cancillería a nuestras embajadas.
- Ofrecimiento del Secretario de Estado USA -Gen HAIG para mediar -solamente- en la negociación del caso Georgias.

En Gran Bretaña

El 30 de marzo Lord Carrington regresaba desde Chipre para formular declaraciones en la Camara de los Lores, coincidentes qon las del subsecretario LUCE en los Comunes: (15)

"No tenemos dudas sobre la soberanía británica sobre las Islas Falkland y la dependencia de las Georgias. Mantenemos la posición de que la presencia de ciudadanos argentinos en las Georgias sin autorización no es aceptable... Mientras tanto, la c cuestión de la seguridad del área Falkland está siendo revisada, aunque la Cámara comprenderá que no podemos decir nada en público acerca de medidas preventivas... "Endurance" permanecerá en el área por el tiempo que sea necesario."

Los últimos minutos

El dia 01 de abril fué intenso en hechos históricos al nivel superior del gobierno argentino -Junta Militar. Se comenzó por no aceptar la propuesta Carrington(16) pués se estimó que solo buscaba dilatar la espera para tener tiempo de reaccionar, por parte de Gran Bretaña. Al mismo tiempo la delegación argentina presentaba una nota circular al Consejo de Seguridad por lo de Georgias, llamando la atención por la amenaza del uso de la fuerza por parte de Gran Bretaña. Tres horas más tarde Gran Bretaña convocaba al Consejo de Seguridad ante la "evidencias de una inminente invasión argentina a las Islas Falkland" y el Consejo se reunió ese mismo dia. En esa oportunidad la Argentina expresó su posición (17)

" El envío de buques de guerra pertrechados y transportando tropas de desembarco y misiles en cumplimiento de objetivos debatidos en el Parlamento británico y suficientemente publicitados por la prensa de ese país, constituye no solo una medida intimidatoria sino el inicio activo de una agresión, cumplida cuando mi país no había realizado apresto bélico alguno"..

En Buenos Aires, mientras tanto, el Embajador americano en Buenos Aires, Sr. SCHLAUDEMAN se reunía apresuradamente con nuestro Canciller y posteriormente con el Presidente de la Nación. En esta últi-

ma, Schlaudeman manifestó la preocupación del Secretario HAIG por lo que estaba ocurriendo en el Atlántico Sur y la posibilidad de que, si se produjeran acciones militares por parte de Argentina, se deteriorasen las excelentes relaciones con los Estados Unidos. Que Gran Bretaña había asegurado que no escalaría la disputa pero sería útil asegurarle que Argentina no desembarcaría en las Islas. El Presidente respondió (18)"que hacía 149 años que, por despojo, Gran Bretaña ocupaba las Islas; que en los ultimos 17 años habían sido múltiples las negociaciones sin resultados serios ni positivos. El tiempo transcurrido ha llevado a la Argentina a una situación insoportable para el orgullo nacional. Que no podía suponer que los Estados Unidos apoyaran una situación colonial. Que si Estados Unidos intervenía para que Gran Bretaña accediera a conversar sobre el tema de fondo, la Argentina se abstendría de recurrir a otros medios". Eran las 15:00 hs de ese dia 01-Abr-82 y la Operación Azul podía ser todavía suspendida hasta las 18:00.- Adherimos con emoción y orgullo a esta posición del Ten.Gen GALTIERI, en este momento en particular y, sin dudas, sus conceptos son históricos y los compartía todo el pueblo argentino.-

Pero si todavía algo faltaba para certificar la mala fé de Gran Bretaña y USA, no se recibió ninguna respuesta de ninguno de ellos hasta las 22:10, cuando el Presidente REAGAN llamó a GALTIERI para pedirle que detuviera la invasión, pero sin decir palabra alguna respecto a la proposición hecha a su Embajador Schlaudeman, siete horas antes. "Los hechos están lanzados !... le contesto el Tte.Gral.GALTIERI.-

Conclusión

Finalizaba aquí un capítulo de la estrategia argentina (Ocupar para negociar) que había sido planificado prolijamente hasta el dia D pero que no tenía previsiones posteriores.

Al tiempo que Gran Bretaña culminaba su propia estrategia, montada desde hacía seis años:

Aparecer victima de una agresión argentina y reaccionar militarmente para recuperar las Islas, a fin de impedir las negociaciones diplomáticas impuestas por las Naciones Unidas y poder fortificar libremente las Islas Malvinas.

Su sabia salida ante unas largas negociaciones diplomáticas que cada vez más favorecían a la Argentina.

Pero asi y todo, burlada estratégicamente por el viejo país de siempre, experto en el despojo de los más jóvenes, Argentina le res

pondería nuevamente con el eterno espíritu criollo -indomable, idealista-de su gente.

Y una vez más este ESPIRITU NACIONAL, esta Argentina secreta que aparece de vez en cuando, asombraría al mundo.

LLAMADAS - CAPITULO II

SE CIERNE LA TORMENTA

(1) Parrafo 164.

(2) Defensa de nuestra Cancillería. donde ?.

(3) El 5 y el 12 de enero de 1982.

(4) Informe de los ex Comandantes en Jefe.

(5) CAERCAS ? donde.

(6) Grupo de Batalla de la Task Force.

(7) Comité Militar. Un organismo transitorio que poseía en ese momento el PEN para tratar asuntos de Seguridad y Defensa Nacional. Estaba fundamentalmente integrado por los tres Comandantes en Jefe (J.M.) y el jefe del EMC que oficiaba de secretario y las autoridades del PEN invitadas de acuerdo al caso a tratarse.

(8) Estado Mayor Conjunto. Estado Mayor integrado por personal de las tres FF.AA. Argentinos cuya misión es coordinar el accionar de las mismas. No tiene funciones de Comando.

(9) CAERCAS (donde ?).

(10) Esto lo reconoce su opositor mas incarnizado -TOM DALYELL- en su libro ONE MAN'S LAND.

(11) Operación Azúl, era el nombre codigo que se le había asignado a la operación militar de la recuperación de las Islas Malvinas.

(12) T. Force -The Falkland War, 1982- Martín Middle Brook - Pinguin Books (Pag. 39).

(13) Era el Capítan del ARA Bahía Paraiso.

(14) Informe de los ex Comandantes en Jefe.

(15) Donde ? -CAERCAS o Franks.

(16) El día anterior había llegado una comunicación de Lord CAN que calificaba a la situación de "potencialmente peligrosa" y ofrecia mandar una alta autoridad britanica para negociar el arreglo del caso Georgias.

(17) Informe de los ex Comandantes en Jefe -Parr. 241-.

(18) de pagina 87 a 90.

CAPITULO III - LA GUERRA?

LOS PLANES - LOS OBJETIVOS - LA RECUPERACION DE NUESTRAS ISLAS

Como hemos visto, la Comisión de Trabajo, confeccionó una Directiva Estratégica Militar (que luego se clasificó como Directiva Estratégica Nacional -DENAC 1/82) un Plan de Campaña esquematico - emergente de aquella directiva y finalmente agregó un Estudio que tituló "Conclusiones", los cuales fueron aprobados por el Comité Militar el 23 de Marzo-82, solo una semana antes de las operaciones. Recordemos que eran previsiones a cumplir a partir del 15 de Mayo.

Analizaremos brevemente estos documentos históricos pués dieron origen a las acciones que luego se ejecutaron y avalan las aseveraciones que hemos expresado en el Capitulo anterior. (1)

La Directiva Estratégica Nacional -DENAC 1/82

En ella se fijan los Objetivos, se toman las resoluciones y se fija el "concepto de la Operación".

-Objetivo Político: Consolidar la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y contribuír a afirmar su pleno ejercicio en el Atlantico Sur".

-Resolución Estrategica Nacional: El Comite Militar ante la evidente y reiterada falta de progreso de las negociaciones con Gran Bretaña para lograr el reconocimiento pleno de nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y convencido que la prolongación de esta situación afecta el honor nacional, el pleno ejercicio de nuestra soberanía en el Atlántico Sur y la explotación de recursos renovables y no renovables, ha resuelto el empleo del poder militar para el logro del objetivo político.

-Resolución estratégica militar: Planear y alistar una fuerza conjunta previendo su empleo en forma sorpresiva, en el momento y circunstancias más favorables para el logro del objetivo estratégico militar".

-Objetivo estrategico militar: Imponer a Gran Bretaña la aceptación de la situación militar de hecho, que dé solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur e impidan nuevos intentos de usurpación, a fin de concretar el objetivo político.

-~~Resolución~~ Concepto Estratégica Militar: (Sintetizado) Maximo secreto en el planeamiento - Conducción superior de la Fuerza conjunta a cargo del COMIL-

Importancia del factor sorpresa - Operación incruenta - Constitución de la Comisión de Trabajo - Duración de la operación en función de la actitud de Gran Bretaña - Previsión de una Reserva Estratégica conjunta.

El Plan de Campaña Esquemático.

Basado en la DENAC 1/82, la Cominión de Trabajo manuscribió (tanto era el celo por mantener el secreto) este Plan de Campaña, el cual en sus partes fundamentales precisa:

-Misión estratégica operacional: Ocupar y mantener las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ejerciendo simultáneamente el gobierno militar de Malvinas a fin de imponer a Gran Bretaña la aceptación de una situación militar de hecho.

-Organización:En la Fase 2/3 y 4 designa:Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) al Gen.Div. J.GARCIA; Comandante de la Fuerza Terrestre al Gen.A.DAHER; Comandante Fuerza Aérea de Tareas al Br.L.G.CASTELLANO; Comandante Fuerza de Tareas Anfibia al Contralmirante W.O.ALLARA; Gobernador Militar Malvinas al Gen B.MENENDEZ.-

-Concepto de la Operación: La fuerza conjunta ejecutará una maniobra estratégica operacional ofensiva convergente, el dia D, con centros de gravedad en Puerto Stanley mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas: una operación anfibia y una operación de aerodesembarco. Ambas serán precedidas por acciones de infiltración tendientes al logro de la sorpresa y a asegurar una operación incruenta.

Concretada la operación militar se procederá al establecimiento y ejercicio del gobierno militar y las fuerzas conjuntas se mantendrán en aptitud para oponerse a cualquier intento de reacción local del oponente.

El Estudio titulado "Conclusiones"

Esta Comisión de Trabajo que- como hemos explicado- se había autofijado los objetivos, al confeccionar la DENAC, tratando de interpretar las intenciones del poder político, había finalmente confeccionado el Plan de Campaña que hemos explicado. Pero sabía, dada la calidad profesional de sus integrantes que no había transitado por todos los pasos de estudio, análisis y apreciación que cualquier método de planeamiento impone para el Estado Mayor, puesto que así se le había ordenado -dado la urgencia impuesta ya por la acción del enemigo. Por esta causa y una vez que dió a luz el Plan Esquematico (necesario para la planificación de los niveles inferiores) la Comisión sintió la necesidad de advertir sobre las posibles imperfecciones y/o carencias que podría contener di-

cho Plan y por ello redactó este Estudio (Conclusiones) el cual, en sus puntos más importantes destaca:

- que la operación (de recuperar las Islas) es apta, factible y aceptable .. PERO
- es necesario disponer de un preaviso de 15 dias para determinar el dia D. (Solo se dispuso de 3 dias)
- toda demora posterior al 15-may-82 complicará la operación. (No hubo demora, pero sí un adelanto de 45 dias !)
- respecto a la sorpresa estratégica dice que, su pérdida, al posibilitar el "refuerzo militar de las de las Islas por parte de Gran Bretaña" condicionaría la factibilidad y aceptabilidad de la operación". (Lamentáblemente -y no fué culpa de ellos el nó saberlo- la sorpresa estratégica se había perdido hacía seis años. Los británicos la habían deducido ANTES QUE NOSOTROS LO PENSARAMOS... y no reforzarían las Islas... su plan era dejarnos entrar y luego recuperarlas !!)
- y finalmente aconseja, textualmente:"Para enfrentar la eventualidad de una reacción estrategia militar por parte de Gran Bretaña, esta Comisión de Trabajo concluye que el Comité Militar debiera designar un organismo en el más alto nivel de la conducción, responsable de la actualización permanente de la situación, que conlleve la tarea de la confección de una nueva Directiva Estratégica." O sea, en palabras más simples, decimos nosotros, "SE NECESITA UN MINISTERIO DE DEFENSA EN SERIO !!

Los Planes contribuyentes

Entonces, cada Estado Mayor de las respectivas Fuerzas comenzó - a fines de Marzo 1982- a planificar su propia participación en esta operación, de acuerdo a los planes del máximo nivel de conducción.

Como se habrá percibido, se trataba fundamentalmente de una OPERACION ANFIBIA, sin oposición estratégica prevista, que había sido prolijamente planeada en el Comando de Operaciones Navales. Con respecto a la Fuerza Aérea Argentina, no presentaba ningún requerimiento operacional, excepto el de alistamiento. Pero además esta operación anfibia se complementaba con una secundaria de aerodesembarco y aquí sí, la FAA tenía responsabilidad; Crear un grupo comando para proveer un aerodromo, donde aterrizarían dos C-130; posibilitar el transporte aéreo a parte de un Regimiento de Infantería(RI 25) y luego operar dicho aeródromo las 24 hs del dia y ejercer tareas de tránsito y control aéreo.

En este criterio se basaron los primeros planes de la FAA que

se emitieron el 29-Mar-82, por parte de sus dos Comandos aéreos operativos permanentes: el Comando de Operaciones Aéreas y el Comando de Defensa Aérea. Estos Planes tenían las siguientes misiones: (3)

- El Plan "Azul y Blanco" del Cdo.Ops.Aéreas: "Organizar y operar una Fuerza Aérea de Tareas, dependiente de un Comando conjunto en capacidad de: Crear el Grupo Comando LADE, aprestar medios de transporte operativos y ordinario e integrar un aeródromo con sus correspondientes medios de seguridad y defensa y servicios, ejecutar una operación aerotransportada, satisfacer requerimientos de transporte aéreo, realizar operaciones aéreas de exploración y reconocimiento lejano, de reconocimiento ofensivo, de búsqueda y salvamento y evacuación sanitaria, detectar e identificar aeronaves en alcance radar y mantener en funcionamiento H24:00 el aerodromo, a fin de contribuir a la ocupación y mantenimiento del objetivo y el ejercicio simultáneo del Gobierno militar".-

- El Plan "Caburé Azul y Blanco" del Cdo.Def.Aerea: "Proveer los medios que requiera el componente aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas y preveer, coordinar y ejecutar la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales."

Y estos eran los Planes que teníamos, los argentinos, en el orden Nacional y en particular de la FAA, antes del o2 de Abril. Aclaramos que existían también los planes contribuyentes de las otras Fuerzas Armadas argentinas, que no incluímos aquí dado el tema eminentemente específico -de la batalla aérea- de nuestro libro.

Vayamos entonces a ese inolvidable 02 de Abril de 1982. !!

LA RECUPERACION DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS

Cumplimentando la planificación -ya analizada- y en base a la Resolución de la Junta Militar (26-mar-82) zarpó, desde Puerto Belgrano, el 28 de Marzo, la Fuerza de Tareas Anfibia No.40 al mando del Contralmirante D. Walter O. ALARRA. Ella estaba compuesta por:

- La Fuerza de desembarco: comandada por el Contralmirante D. Carlos A. BUSSER e integrada por BIM 2 -Agrupación Comandos Anfibios-Secc. Tiradores de Ejercito- Grupo Buzos Tácticos - Reserva.- En total 542 hombres.
- El Grupo de Transporte. Buqeu desembarco ARA CABO SAN ANTONIO, rompehielos ARA ALTE IRIZAR y el transporte ARA ISLA DE LOS ESTADOS.
- El Grupo de Apoyo. Fragata tipo 42 ARA HERCULES -ARA SANTISIMA TRINIDAD y corbetas ARA DRUMOND y ARA GRANVILLE.

- Grupo de Tareas Especiales: Submarino ARA SANTA FE.

La inolvidable Fuerza Numero 40 navegó -con todas las esperanzas de su pueblo- rumbo a nuestras Islas Malvinas; aquellos buques iban a rescatar el honor nacional y cumplir con el deseo ferviente que cada argentino ~~adopta~~ incorpora en su corazon cuando se siente tal... (las Malvinas argentinas) soportó mares bravíos y el 01 de Abril, a última hora informó que se encontraba lista para el asalto final. En el buque ARA CABO SAN ANTONIO, el Contralmirante Busser difundió su histórica proclama (2) rebautizando la operación con el codigo de ROSARIO y dando la primera imagen, al enemigo, de la idiosincracia de aquellos hombres que salían a defender la Patria entrampada.

La situación en las Islas Malvinas

El gobernador británico de las Islas, Rex HUNT contaba en esos momentos con:

- 40 Infantes de Marina (RM) al mando del My. M.NORMAN. recién arribado
- 40 Infantes de Marina (RM) proximos al reelevo al mando del My.G.NOOT. De estos 22 estaban embarcados en el Endurance o en Georgias.
- Una fuerza de civiles paramilitar, de 23 hombres, sin entrenamiento.

El gobernador había sido alertado, por Londres de que un submarino argentino había dejado su apostadero con rumbo probable a las Islas Malvinas. Al dia siguiente -01 Abr- el FO le informó concretamente que una considerable fuerza de desembarco argentina se dirigía a Stanley con la evidente intención de invadir las Islas. Hunt, apreciando que los lugares probables de desembarco serían Pta. York (al N. de Peninsula de Freysinet) y el Aerodromo (helidesembarco) desplegó sus 67 infantes de Marina, entre esa zona y la ciudad, para interceptar a los argentinos y una guardia personal en la casa de Gobierno, donde el resto de los desplegados tendrían que concentrarse ante el avance argentino. También preparó a la poblacion mediante mensajes radiales iniciados alas 20:15 del 01 Abr alertando sobre la inminencia de la invasión y dando consejos respecto al comportamiento de los civiles, que culminaron con la declaración de emergencia a las 0425 del 02 de Abril.

Nuestro desembarco.

A las 01:30 del 02-Abr, el puesto de Comando de nuestra Armada informó que"desde las 22:00 del 1 Abr hay un grupo de marinos argentinos en las Islas Malvinas"

A las 0030 los helicopteros de la ARA SANTISIMA TRINIDAD y del ARA ALTE IRIZAR comienzan el helidesembarco de la Agrupación Comandos Anfibios en Puerto Enriqueta (4 Km al S. de Stanley) con el objetivo principal de MOODY BROOK (barraca de los RM britanicos).

Los buzos tácticos, lanzados desde el Submarino SANTA FE para tomar el faro de San Felipe, en realidad se encontraron con fuertes mareas que impedían su avance náutico; emplearon entonces tablas de surf y demoraron casi seis horas en llegar a la playa. Lograron su objetivo a las 03:30 hs y desde allí apoyaron el desembarco del BIM 2 y tropas del RI 25 provenientes del Transporte ARA SAN ANTONIO en la Playa York. Desde allí iniciaron la marcha hacia el Aeropuerto que encontraron obstaculizado y saboteado su radiofaro, demorándose en su habilitación una hora más de lo previsto. Pero logrado esto convergieron desde él sobre la casa de gobierno, mientras los Comandos Anfibios lo hacían del lado opuesto (el Oeste) Moody Brook.

Las fuerzas defensoras británicas se replegaban sobre la casa de gobierno lo que delineaba las acciones finales.

A partir de las 07:30 hs del 02-Abr, la Fuerza Aérea Argentina, en una operación aerotransportada lanzada desde Comodoro Rivadavia, integrada por dos aviones C-130, inició el desembarco del resto del RI 25, en el Aeropuerto Malvinas, el cual a partir de ese momento pasó a llamarse BASE AEREA MILITAR MALVINAS y quedó bajo la responsabilidad del Comandante de la Fuerza Aerea de Tareas Malvinas, Br.L.G.CASTELLANO.

En los jardines de la casa de gobierno, al amanecer, se habían concentrado las fuerzas y allí se dirimirían las acciones finales.

Se estableció entonces un cambio de fuego en el que el CC (IM) Pedro Eduardo GIACHINO, al frente de los Comandos Anfibios, al pretender tomar dichas instalaciones, fué herido gravemente en un patio del lugar. Dos subalternos, el TF D.GARCIA QUIROGA y el Cabo segundo E.URBINA, que intentaron auxiliarlo fueron también heridos. Cuando finalmente GIACHINO fué recuperado ya era tarde para salvarle la vida. Pero nuestras fuerzas habían cumplido con honor, su compromiso de que la operación fuera incruenta, para los británicos.

Poco más tarde llegaron los vehículos blindados anfibios LVT P7 del BIM 2 lo que obligó al gobernador a parlamentar. Cesó el fuego y HUNT se rindió a las 09:15 ante el Cte. del TOM. Gen.Div. GARCIA.

Al culminar esta impecable operación anfibia, orgullo de nuestra historia naval militar -eran las 11:20- y después de 149 años, flameó nuevamente en las Islas Malvinas, nuestro pabellón nacional.-

LA TOMA ARGENTINA DE GRYTVICKEN

Los movimientos navales previos

Entre el 27 y 29 de Marzo-82 el ARA BAHIA PARAISO, con el

Comandante del area naval antártica, CN C.TROMBETA, abordó, continuó a la expectativa en aguas de la Bahía Stromness y en comunicación radial con el equipo de Davidoff en Leith. ~~Tiene a su bordo al Grupo Alfa.~~

El dia 29 de Marzo-82, zarpó - desde Puerto Belgrano- la Corbeta ARA GUERRICO dirigiendose sigilosa, a Georgias. Navegó con temporal y vientos muy fuertes durante más de trés dias.

El 01 Abr.82 ambos buques reciben la Orden de Operaciones que prevée la ocupación de Grytvicken y mantener Leith.- El 02 de Abr. el Cte del area naval antártica, abordo del ARA Ba.Paraíso, recibe la orden de ejecutar la operación prevista, pero el retraso de la Corbeta ARA GUERRICO que recién arribó a la Bahía a las 17:00 hs obligó a demorar la operación hasta el dia 03 de Abril, en las primeras horas.

Este 02 Abr el Cte naval Antártico argentino se comunicó por radio -canal 16- con el jefe del BAS (british Antarctic Survey, en Gritvicken anunciándole que debía estar atento al mensaje que le transmitiria en las primeras horas del 03 Abr. Esa noche los buques fondean en Bahia Cumberland (la Guerrico) y en Bahía Stromness (el Bahia Paraíso). El Grupo Alfa, abandona Leith y reembarca en la madrugada en el Bahía paraiso; permanece como reserva a bordo.

A la mañana siguiente la Corbeta Guerrico atraca al Bahia Paraíso (en Stromness) es reabastecida de combustible al tiempo que entrega al Bahía Paraíso armas, equipos y trasborda a la Sección de IM.

Se realiza entonces una reunión -en el Bahia Paraíso- presidida por el CN TROMBETA e integrada por los Jefes de las distintas unidades donde se dan las ordenes finales.

El concepto de la operación era: desde aguas de la Bahía Cumberland, ambos buques se separarán: la Guerrico entrará en la Bahía Guardia Nacional y desde el Bahia Paraíso se lanzaran trés oleadas de helidesembarco (poseía dos helicopteros) a las proximidades de Grytvicken.

La ejecución

A partir de las 11:00 hs de este 03 Abr se inicia la acción:

- Ingresa la Guerrico a la Bahía Cumberland y enfila lentamente a la Bahia Guardía Nacional. La precede el Bahía Paraíso. Desde éste se establece (11:10) enlace con el Jefe de la Base Grytvicken (civil del BAS) y -por canal 16- le intima rendición. Este contesta por otro canal (1255 Khz) donde se encontraban en escucha todas las estaciones inglesas de la red antártica y el Endurance: que esperen pués tiene ordenes contradictorias. Entra entonces, en la misma frecuencia el Endurance y le ordena-"proceder de acuerdo a lo acordado". Posterior

mente - a través de las declaraciones de los prisioneros británicos se supo que las instrucciones acordadas eran ofrecer resistencia a efectos de obligar a las unidades argentinas a emplear la fuerza (y aparecer como agresores, según la estrategia del más alto nivel inglés).-

- Se lanza entonces, del Bahía Paraíso al helicoptero Puma con la primera oleada de IM prevista. Este Grupo desembarca en las proximidades del muelle sin oposición, mientras la Guerrico se internaba en la Bahía Guardia Nacional. Nuestros IM helidesembarcados inician el avance hacia el Hospital (Shackleton House) y entonces, desde allí reciben fuego nutrido de armas automáticas. Sus comunicaciones con el buque no funcionan.
- Se lanza la segunda oleada con el mismo helicoptero, pero éste ahora no ejecuta el mismo recorrido, se adelanta al muelle y sobrevuela el Hospital, justo en la posición enemiga. Allí recibe 11 impactos de armas automáticas que lo averían seriamente, matan a dos conscriptos (ALMONACID y AGUILA) y hieren seriamente a otros dos. El piloto vira alejandose, con su maquina averiada, dentro de la Caleta Capitán Vago que alcanza a cruzar y aterriza ~~y aterriza~~, como puede en la costa sur, quedando fuera de distancia de tiro del Hospital. El Puma, de nuestra Aviación de Ejercito quedará para siempre en esa lejana costa. Los sobrevivientes inician la marcha, bordeando la Caleta hacia la factoría Grytvicken, al fondo de la Caleta.
- La Guerrico, internada ahora en la Caleta, abre fuego naval sobre el Hospital, pero sus armas se traban y pasa entonces, frente al enemigo, a cuerpo gentil, recibiendo más de doscientos impactos. Vira y se aleja, tirando ahora por la otra banda. Tiene un muerto y cinco heridos en su tripulación.
- El otro helicoptero, el Allouette, que hasta aquí realizaba tareas principalemte de observación y enlace, pasa ahora a reemplazar al Puma e inicia el desembarco, cerca de la factoría de Grytvicken de la tercera oleada (ahora a tres hombres por vez). Previamente trasladó a los dos heridos del Puma al Ba.Paraíso.
- La Guerrico -ahora más alejada en la boca de la Caleta- reinicia el fuego sobre el Hospital que se ha evidenciado como el único punto de resistencia militar (allí se encontraban 16 RM). Mientras tanto nuestros IM, desembarcados en la costa sur, comienzan a reunirse en proximidades de la factoría; a su vez el primer grupo IM posicionado cerca del muelle, avanza bajo el fuego hacia el hospital.

- Ha transcurrido una hora y media desde que se inició el ataque, cuando la Guerrico divisa que el enemigo enarboló paños blancos y otros grupos agitan pañuelos (también blancos). Se le ordena acercarse nuevamente y confirmar. Evidentemente la guarnición militar británica se rinde. Son casi las 13:00 hora argentina.
- Se helidesembarca, ahora en el Allouette, al Jefe del Grupo Alfa quién, con el Jefe del Grupo de RM, se dirigen a la Iglesia de Grytvicken (detrás de la factoría) donde se rinde el personal civil del BAS. Comienza entonces la evacuación de prisioneros abordo del Bahía Paraíso, entre ellos hay un herido el CPL (RM) P.N.ANDREW. En total son 22 Royal Marines y 13 civiles.
- A las 20:00 se han terminado las tareas de embarque en Grytviken. El Grupo Alfa ha reembarcado y será luego desembarcado en Pto Leith para quedar a cargo de esa guarnición. Queda en Grytvicken el Jefe de la Sección de IM TN LUNA con su pequeña tropa de 30 hombres y personal técnico de comunicaciones y sanitaria. También quedan 15 civiles ingleses (del BAS) que habiéndose dispersado serán un problema latente.

Siendo las 03:00 de esa noche que precedía a un dia muy intenso, se retiraron nuestras unidades de superficie navales (EL ARA BAHIA PARAISO navegando a popa de la ARA GUERRICO) con rumbo a Rio Grande. En sus bodegas hacían su última navegación trés gloriosos muertos argentinos. Aquí también se había cumplido con la exigencia autoimpuesta por nuestras autoridades: OPERACION INCRUENTA. Una especie de estilo guerrero argentino, que no fué tenido en cuenta por el enemigo en su acción sicológica internacional.-

L L A M A D A S - CAPITULO III

LA GUERRA

(1) CAERCAS - Anexos.

(2) Proclama de Busser -o parte-.

(3) Informe Histórico Oficial de la F.A.A.

CAPITULO IV - LOS ARGENTINOS ANTE LA GUERRA EN ABRIL DE 1982

Los nuevos planes militares ante la inesperada situación

La conducción superior nacional argentina y la operacional, a medida que iba tomando conocimiento de la reacción militar británica (y sufría las consecuencias de su ofensiva sicológica) iba ajustando o modificando las previsiones ante la nueva situación. Lo cual se hizo muy bien, dando talvez las primeras sorpresas a la conducción enemiga. Demostrábamos que para improvisar somos buenos.

En el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, se detectó, por esa época, la primera incongruencia doctrinaria.

En las elucubraciones que, saludablemente, se desarrollan entre las Fuerzas, en épocas de paz, se plantean normalmente las responsabilidades jurisdiccionales (o Areas de competencia) de las mismas para evitar superposiciones en su accionar operativo y en el desarrollo de paz de los medios.

En Argentina existe, desde hace muchos años una discrepancia entre la Fuerza Aérea y la Armada, respecto a quién debe proveer el "apoyo aéreo" a las operaciones navales de superficie, submarinas (Aeromarítimas) y anfibias.

Luego de muchas argumentaciones - que no vamos a analizar aquí- se decidió entonces por la posición naval (Resolución COMIL 1/69) (10) la cual especificaba que (11) el apoyo aéreo directo -en las operaciones aeromarítimas- era de "responsabilidad primaria de la Armada (Aviación Naval) y colateral de la Fuerza Aérea cuando intervenga en este tipo de operaciones". Además especifica que respecto al apoyo aéreo Indirecto (Superioridad aérea, Interdicción, Exploración y Reconocimiento Lejano) (12) es responsabilidad primaria de la Fuerza Aérea pero que ésta " no podrá desarrollar medios especiales a tal fin" debiendo cumplirla "con los que posea desarrollados para sus otras responsabilidades primarias. Así fué que desde entonces (1969) la FAA debió desmontar su incipiente organización y equipamiento aeromarítimo.

Nueva Reflexión

Creemos que una de las lecciones más grandes que nos deja este conflicto de Malvinas es que, la mayor deficiencia operacional argentina fué NUESTRA INCAPACIDAD PARA OPERAR EN FORMA CONJUNTA (13). Y para lograr en el futuro ese anhelo, uno de los requisitos coadyuvantes es determinar con claridad la asignación de responsabilidades operativas a cada fuerza, teniendo en cuenta nuestros probables conflictos, nuestros recursos, nuestra idiosincracia y ahora nuestra experiencia de guerra.

El Teatro de Operaciones Malvinas ofrece un caso muy espe-

cial; su territorio y aguas contíguas permiten el empleo de la aviación con base en tierra, desde el Continente. Hay que decidir claramente quienes lo ejecutan y sobretodo quienes comandan y controlan. Porque es muy cierto, a nuestro juicio lo que dijo, en Julio de 1982 el Vicealmirante británico IAN Mc GEOCH (Director de la revista Naval Forces -GB) refiriendose a las enseñanzas de esta guerra recién finalizada:

> "Por lo tanto, aún mejorando las actuales defensas abordo de todos los buques -misiles y antimisiles, cañones antiaéreos, detectores y contramedidas electrónicas - la amenaza de los aviones basados en tierra seguirá siendo el más potente factor limitativo en las operaciones de los buques de superficie y de los movimientos de los mercantes."

<u>El Plan de Operaciones del Comando Aéreo Estratégico</u>

Ante la nueva situación presentada por la reacción británica, en Abril-82- y ante el hecho consumado del conflicto en ciernes contra una formidable Task Force, el Estado Mayor de este Comando recién creado,en adelante CAE, estimó que la Fuerza Aérea Argentina estaba en condiciones de ejecutar operaciones de ataque a buques y de apoyo directo sobre nuestro archipiélago o aguas relativamente próximas y no sólo cumplir un rol de Transporte y Control aéreo como se le había asignado. Estas operaciones de combate sobre el mar y sobre las Islas, ~~si bien~~ -como vimos- no tenía los medios más idoneos ni el entrenamiento correspondiente de sus tripulaciones. Pero pensaba que -con la colaboración de nuestra Flota de Mar, que haría de maestra y sparring- se podría estar en aptitud para atacar a la Task Force cuando entrara dentro de nuestro radio de acción.

Estas inquietudes de dicho Estado Mayor fueron presentadas entonces a la conducción superior. Así se decidió que el 04-Abr-82 se reunieran en el Edificio Libertad (14) el Comandante del TOM GenDiv. GARCIA, el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlatico Sur, en adelante TOAS VAlte LOMBARDO y el Comandante del Comando aéreo Estratégico (CAE) Br.My H.C.WEBER. Allí se acordó (15) que, en este conflicto, la FAA ejecutaría las siguientes tareas operacionales:

- Mantener el puente aéreo, aún en caso de concretarse el bloqueo naval.
- Realizar tareas de Exploración y Reconocimiento Lejano con aviones KC 130 al Este de las Islas en coordinación con los medios aeronavales.
- Realizar Operaciones Aéreas Estratégicas (Interdicción) a los buques enemigos.

43

- Realizar Operaciones aéreas tácticas (apoyo de fuego cercano, Exploración y Reconocimiento, Búsqueda y Salvamento, Defensa Aerea Indirecta y Directa en las Islas Malvinas y los asignados a la Fuerza Aérea Sur. (16)

Como consecuencia de este acuerdo que como vemos modificaba veladamente la Resolución COMIL 1/69, el CAE, el 5 de Abril-82 creó el Comando de la Fuerza Aérea Sur y además el Comando Aéreo de Transporte y dos dias después emitió un nuevo Plan de Operaciones, el No 2/82 - "Mantenimiento de la soberanía"- el cual tenía por misión:

"Realizar tareas de Exploración y reconocimiento en coordinación con el Comando del TOAS, en las areas adyacentes a las Islas Malvi- (500 millas nauticas); realizar la interdicción estratégica posible a la flota inglesa; realizar en las Islas Malvinas operaciones aéreas tácticas mediante tareas de eploración y reconocimiento, reconocimiento ofensivo, apoyo de fuego cercano y defensa aérea directa; prever la defensa aérea de Rio Grando, Rio Gallegos, San Julian, Santa Cruz y Comodoro Rivadavia y realizar operaciones de diversión a las fuerzas enemigas." Este plan creaba y asignaba tareas específicas a la Fuerza Aérea Sur (FAS en adelante) y establecía las medidas de coordinación con el Comando del TOAS.-

El Plan de Operaciones de la FAS

El Comando de la FAS -ya instalado para esta fecha en Comodoro Rivadavia- emitió , el 16 de Abril, su Plan de Operaciones Esquemático 1/82 cuya misión era: (17) Neutralizar la posible acción de la Fuerza de Tareas Naval inglesa, realizando operaciones aéreas y terrestres , a partir de la fecha y hasta la finalización de las hostilidades, a fin de contribuir al ejercicio pleno de la soberanía en las Islas del Atlantico Sur.

El resto de los planes contibuyentes.

Hemos citado, con algún detalle, los planes específicos de la Fuerza Aérea, pero debemos destacar que en igual medida y con la misma profundidad, Ejército y Armada, o mejor dicho, el resto de los Comandos intervinientes, produjeron igual planificación. Ella fué:

TOAS
- El Plan de Operaciones del TAS - el 12 de Abril de 1982 (18)
- El Plan de Operaciones 02 - Fuerza de Tareas 79 -12-Abr-82 de nuestra Flota de mar (19).
- El Plan de Operaciones de la Fuerza de Tareas Aeronaval 02/82 , del 15-Abr-82 (20)
- Orden de Operaciones 1/82 - Defensa- de la Agrupación Ejercito Malvinas, del 15 - Abr-82 (21).-

Como se apreciará, todos los niveles operacionales cumplimentaron correctamente todos los pasos correspondientes a las ordenes y previsiones que, en el campo operacional, los respectivos Estados Mayores corresponde que analicen y emitan las disposiciones. Esto se hizo y muy bien por parte de todos los Comandos operacionales una vez que se habían lanzado los hechos. Es decir que si bien puede criticarse la planificación estratégica del máximo nivel de conducción política (Denac-Plan Esquemáico) que hemos analizado in extensu (Cap) no así se lo puede hacer, aún cuando se disienta con sus criterios, con respecto a la planificación operacional.

EL DESPLIEGUE DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

En el continente

Los medios aéreos de combate, que operarían en el Atlántico Sur fueron asignados al Comando de la la FAS -excepto inicialmente dos de Transporte y Exploración Lejana-. Estos medios de la FAS fueron desplegados en los siguientes asientos geográficos de nuestro litoral patagónico:

- BAM CRV - Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia - Asiento del Comando de la FAS (Br.E.H.CRESPO - Br.R,F.CAMBLOR) - Escuadrón MIII Escuadrón FENIX LR 35 y similares - G1T (a partir 1-May) G1VA AAe - ByS.
- BAM TRE - Base Aérea Militar Trelew - Jefe Com.CACERES - Escuadrón Canberra MK 62 .
- BAM SCZ - Base Aeŕea Militar Santa CRUZ - Jefe Com GIAMPAOLETTI Escuadrón IA 58 Pucará. Medios de E y R y de B y S.
- BAM SJU - Base Aérea Militar San Julian- Jefe Com. MAIZTEGUI Dos Escuadrones de Skyhawk A4 C y un Escuadrón de M V Dagger.
- BAM GAL - Base Aérea Militar Rio Gallegos - Jefe Com. RODONI Dos Escuadrones de A4 B Skyhawk. Una escuadrilla de MIII
- BAM GRA - Base Aérea Militar Rio Grande - Jefe Com. CORINO Escuadron de M V Dagger.

En Malvinas

Por otra parte la FAA puso a disposición del Comando del TOAS personal y medios para integrar el componente aéreo subordinado al Comandante del TOM, inicialmente y luego de la Guarnición Militar Malvinas. Estas unidades estaban bajo el mando del Br. L.G.CASTELLANO e integradas así:

- Estado Mayor del Componente aéreo: Vicecomodoros GILOBERT, ALEGRIA y ARANDA. Mayores OLIVA, FERNANDEZ, KAJIHARA, CATALA y PERGOLINI.

BAM MLV - Base Aérea Militar Malvinas (ex.aeropuerto Stanley) Jefe Com. H.DESTRI.

BAM DWN - Base Aérea Militar "Condor" - en Goose Green - Jefe Vice-Comodoro W.R.PEDROZO.

Escuadrón Aeromóvil Pucará (12 IA58) Jefe My. NAVARRO

Escuadrón Helicópteros (CH 47 y UH-1H) Jefe My.POSE

Escuadrón Vigilancia y Control Aéreo - Jefe My.SILVA

Escuadrón Antiaéreo Jefe My MAIORANO

Grupo de Operaciones Especiales: Jefe VCom CORREA

Centro de Comunicaciones: Jefe My.Gonzalez Iturbe

Escdn Tecnico : Jefe My ARGENTE

El cambio del objetivo estratégico

Nuestra conducción superior - ahora el Comité Militar- al comprobar la reacción político militar británica y también, porque no decirlo, influenciado profundamente por la reacción popular demostrada en Plaza de Mayo en estos primeros días de Abril, decidió reforzar nuestra Guarnición militar en Malvinas, para disuadir al gobierno británico y a los negociadores diplomáticos, de su posición de fuerza y poder negociar en las mejores condiciones. O sea que el Comité Militar argentino cambió el objetivo estratégico de Ocupar para negociar, por uno más complejo de: REFORZAR (las Islas Malvinas) para DISUADIR (a Gran Bretaña) y entonces NEGOCIAR.

Así fué que se incrementaron las fuerzas terrestres de 500 a 9.000 hombres en esta primera decisión y finalmente alcanzando a 12.300 al completarse dos Brigadas de Infantería, un Batallón de Infantería de Marina y los servicios de apoyo para el combate.-

Aclaración final

Si bien el objetivo de este libro es tratar, con cierta amplitud y en la forma más amena posible- la BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -tal su título- estos Capítulos introductorios nos parecían indispensables para enmarcar la posterior actuación operativa de la Aviación Argentina y establecer, someramente, los principales factores que afectaron su desempeño en esta guerra.

Como se habrá visto no sólo hemos narrado con la máxima fidelidad posible lo sucedido, sino que hemos asumido, con todo respeto- pensamientos muy personales de muchos de los hasta aquí protagonistas en los máximos niveles, responsables de haber llegado al conflicto armado; hemos también arriesgado nuestra opinión en temas doctrinarios y políticos, del nivel nacional y pretendido destacar algunas deficiencias con el solo anhelo de que se transformen en lecciones que nos impidan repetirlas en el futuro.

46

Sin dudas el espectro de la situación es mucho más complejo que el aquí descripto y existen otros factores (diplomáticos, políticos, económicos, psicosociales en incluso militares (navales y terrestres) sobre los que no opinamos pués no somos especialistas y estos protagonistas nos merecen el maximo de consideración.-

Introducción

Aclaración a la Segunda Parte

Entramos ahora en la parte más (bella) apasionante de este libro: Las Operaciones Aéreas Militares, que se desarrollaron en nuestras Islas Malvinas y aguas adyacentes, en Mayo Abril y Junio de 1982.

Trataremos que el lector vea y sienta lo que vieron y sintieron nuestros soldados del aire en sus increíbles hazañas. Estos soldados pertenecen a una amplia gama de hombres militares (y civiles) desde el mecánico de avión o armero que vivía en la aparente seguridad del continente pero que seguía con su alma a su avión en cada salida, o el operador del radar que con sus ingenios electrónicos vuela volaba por donde alcanzaba su emisión, o el artillero antiaéreo que lucha luchaba, desde tierra como un piloto de caza, o el Observador del aire (civil o militar) (POA) que, escondido en terrenos inhóspitos y solitarios escudriña escudriñaba el cielo (y la tierra... y el mar) hasta agotar sus fuerzas, para avisar del peligro que acecha acechaba o hasta el más humilde soldado de guardia que en los puestos de centinela rezaba porque su Patria ganara, mientras vigilaba en la soledad patagónica o malvinense... hasta los Estados mayores de los Comandos patagónicos, malvinense o porteños, donde se decidía la vida y la muerte y se trabajaba incansablemente para prever los máximos detalles que dieran eficacia y seguridad a las operaciones aéreas, logísticas y técnicas. Este libro no olvida a estos personajes, los bendice... pero creemos que todos ellos se sintetizan en uno solo: EL PILOTO ! Ese aviador militar que jamás se siente más ~~ni menos~~ que ninguno de ellos... pero su actuación los abarca a todos. Tiene el ~~privilegi~~ privilegio infinito de encarnar el esfuerzo y el espíritu de todos los demás; de la Fuerza Aérea como Institución. Su exito es el triunfo de todos (y así lo siente profundamente y lo comparte) pero sus errores o su mala estrella son solo de él (y tambien esto lo acepta) y normalmente los paga con su propia vida.

Por ello -alertamos al lector- las paginas que siguen van a mostrar las operaciones aéreas generalmente a través de sus pilotos (o tripulacio

- Sra. Josefina
- Lotita
- * Carguello

8431
8521

8/11

47

LLAMADAS - CAPITULO IV

Las Operaciones Militares Aéreas

(1) Mayor Gustavo PIUMA JUSTO.

(2) Los pilotos británicos de estos Harries no tenían más de 25 años de edad. Los nuestros de los B-707 sobrepasaban los 40 años.

(3) Los aviones Harrier de la RN eran modelo FRS.1. Los de la RAF (Royal Air Force) eran el modelo GR.3.

(4) Oficial Control Aéreo Táctico.

(5) "La Capa Periférica Nº 1 fue constituida y mantenida por escuadridras de combate de harriers y sea harriers provistos con sidewinders en constante patrullaje...".
"La 2º Capa de Defensa, conocida como el -Missile Trap- la constituyó un grupo de 4 buques emplazados en la región más septentrional de la entrada norte del Estrecho de San Carlos. Este grupo naval estaba constituído por dos destructores (tipo 42) y dos fragatas (tipo 22) equipados con misiles Sea Dart, Sea Wolf...".
"La 3º Capa Defensiva, que se denominó "gunline" estuvo constituída por cinco buques ubicados dentro de la entrada al estrecho de San Carlos provistos de cañones de eistintas características y distintos sistemas de misiles... (Sea Dart, Sea Wolf, Sea Cat y cañones rápidos automáticos)".
"La 4º Capa que incluía a la propia región de anclaje de buques... llegó a protegerse con la participación de los buques Fearless e Intrepid que utilizaron cañones de pequeño calibre y sistemas de misiles Sea Cat, Bofors, a los que se agregaron en cubierta lanzadores de Blow Pipe... Rapier, Roland".
"Existió una 5º y última Capa Defensiva en la zona de las colinas, con unidades Rapier y Blow Pipe".
(PORTELA - Malvinas... Editora A-Z 1985)
N.A.: "Si bién esta discripción está referida al caso específico de del asalto anfibio a Puerto San Carlos y posterior consolidación de la cabecera de playa (21-27-may) en todas las posiciones y/o navegaciones de la Task Force, dentro del radio de acción de la F.A.A., siempre existieron, como mínimo, las tres primeras capas defensiva (Harriers, Missile Trap y Gunline)".

(6) Nombre y diario de mí artículo en la Prensa.

(7) Pareja de dos aviones.

(8) Apresto: Condición para estar listo en distintos grados de irgencia (5 minutos - 1/2 hora - 1 hora - etc).

(9) De aquí en adelante se pondrá (entre parentesis y con mayusculas) el indicativo real que tuvo cada misión. Para el lector que desee obtener más datos de la misma, con ese indicativo y la fecha del episodio, podrá hallarlos en el Anexo....... Pág.......

(10) Centro de Información y Control -CIC-.

///-

(11) Defensa Contraérea. La defensa aire/aire que se realiza con aviones interceptores. En este caso los harriers -PAC- armado aire/aire.

(12) Numeral. El integrante de la pareja de aviones que acompaña al jefe de sección.

(13) Notese que ambos pilotos no son de la misma Fuerza. Ejemplo de accionar conjunto.

(14) Pierre Closterman - "Le Gran Cirque des Malouines" en Paris Match - Año ?.

(15) Esta decisión la había comentado Garcia Cuerva en Río Gallegos, a sus camaradas antes de salir.

(16) Y ya van casi diez horas de ataques continuados por parte de la F.A.S.

(17) Son testigos el Cap. Vila y el 1er.Ten. Fasani, que presenciaron este ataque desde la B.A.M. Cóndor.

(18) FAW de .... Edic.

(19) "Chaff": trocitos de papel metálico que atraen la emisión de un misil autoguiado. Se lanzan para confundir y desviar al misil.

(20) BRP: Bomba retardada por paracaídas.

(21) Hay otros investigadores -dignos de toda fé- que concluyen en que éste Destructor era el verdadero Sheffield que se hundió el 04 de mayo cuando era remolcado a Georgias. El día 04 mayo, G.B. lo dió por hundido a causa del exocet de los Super Etendard Argentinos..., y así se velo la verdadera causa del hundimiento de nuestro crucero ARA General Belgrano. Este es un apasionante tema para escribir -solo sobre él- un libro. Ya se hará !!.

LLAMADAS - CAPITULO IV

Las Operaciones Militares Aéreas los argentinos ante la guerra

(1) Reservada.

(2) "

(3) "

(4) "

(5) "

(6) "

(7) "

(8) "

(9) "

(10) "

(11) Reglamentación de la Ley Nº 17.271 - de Competencias.-

(12) Párrafo 2.2.11 de la Comil 1/69.

(13) Párrafo 2.2.12 de la Comil 1/69.

(14) Las tres FF.AA. comandadas centralizadamente y operando armonicamente.

(15) Sede del Comando en Jefe de ARA.

(16) Caercas ? donde ?.

(17) Acta ?.

(18) Informe Histórico Oficial de la F.A.A.

(19) Anexo VI/3 - Caercas.

(20) Anexo VI/8 - Caercas.

(21) Anexo - Caercas.

(22) Informe Calvi - Tomo II/14.

PARTE II

CAPITULO XV - LAS OPERACIONES MILITARES AEREAS

ABRIL Y LA BATALLA DEL 1o DE MAYO

En el año 1962 visitó nuestro país el Principe consorte británico - Duque de Windsor Principe FELIPE - marido de la soberana británica -S.M. ELIZABETH II.- En realidad vino en viaje de descanso, a visitar muchos amigos que tiene en nuestro país, conocer sus estancias y... jugar polo. El Presidente de nuestra Nación de aquel entonces, Dr. Arturo FRONDIZI, le ofreció una recepción oficial en la casa Rosada y allí le presentó a su gabinete. Pocos sabían que Felipe -un poco aburrido de tantas presentaciones que tiene que soportar diariamente,- en sus actividades oficiales, se entretiene, a veces, preparando alguna pregunta incisiva, que lanza como estocada a alguien en el momento de saludarlo.

En esta eligió al entonces Ministro de Guerra argentino - el General Rosendo FRAGA - y al estrechar su manó le preguntó: ¿Cuánto tiempo hace que su Ejercito no entra en guerra?... El General, un poco desconcertado por esta actitud pensó rapidamente: Y... dijo, desde la guerra del Paraguay (y calculó)... hace alrededor de 100 años...

Entonces Felipe lució su preparada sapiencia real, y dijo: ¡Cuidado ! es mucho tiempo !...

Talvez el General no entendió qué le queria decir, pero Felipe le estaba dando un consejo de oro !...

En el Reino Unido saben muy bien que si las Fuerzas militares no guerrean de vez en cuando, comienzan a degenerarse, a corromperse... se transforman en una organización que, poco a poco, va olvidando su "razón de ser " y comienzan a progresar, en su interior, individualidades que poco tienen que ver con la guerra y mucho con otras habilidades humanas como las relaciones públicas, la mistificación intelectual, las dotes sociales, los apetitos personales, etc.etc, lo cual acelera su descomposición profesional.

A la Fuerza Aérea Argentina, 2o años más tarde (1982) le pasaba algo (o mucho) de esto... Pero además, nuestra Institución no tenía historia bélica ! jamás había participado en una guerra ! Su capacidad operativa estaba montada por comparación a otras Fuerzas aéreas más antíguas, normalmente del hemisferio norte, que tenían experiencia de combate, aunque ya lejana. Por otra parte es sabido que la experiencia ajena se aprovecha relativamente poco; solo cuando es propia entra profundamente en el ser y produce verdaderas enseñanzas y transformaciones saludables!.- Sus sistemas de armas se habían probado en ejercitaciones

periódicas y así se suponía estar en condiciones operativas.

Pero lo que nunca se había comprobado era SU ESPIRITU... su verdadera alma... porque esta cualidad fundamental, en una Institución militar, solo aparece con nitidéz en el momento supremo del combate.

El espiritu de la Fuerza Aérea

El espíritu de una Fuerza Aérea, como todo espíritu, es una gracia de Dios N.S.... y en la FAA El es el principio y fin del todo. Luego está integrado por la vocación aeronautica de sus hombres... la aviación, el privilegio de volar produce hondos fervores en casi todo ser humano. Después, al hacerse militar, ese fervor se incrementa en vocación nacional: el espíritu de Patria conque todo ciudadano llega a sus escuelas, bases y unidades se acrecienta al infinito, puesto que además de consolidarse su convicción de que dará la vida por defender su bandera... cuamdo comienza a volar, tiene el privilegio de recorrer su territorio integralmente; desde las mayores alturas puede admirarla casi totalmente... y certifica con sus ojos y su alma su divina magnificencia, sus bellezas incomparables, su extensión y enormes potencialidades, ... y cómo su pueblo la vá transformando con su esfuerzo... y comienza a amarla... diriamos y perdónesenos la petulancia, a amarla más que nadie; el aviador se enamora perdidamente de su Patria Argentina. La adora. (No tanto a su Institución, sino de su Patria!) Y como en todo amór se entrega totalmente a ella. Y más aún, disfruta de su inmensa dicha de ser aviador, solo si es en Ella.

Se convierte entonces en un guerrero enamorado de su causa e impregna con su testimonio a todos los otros hombres que trabajan junto a él en el todo institucional. Y todos marchan con la misma consigna: Ser más.

El Espíritu de una Fuerza Aérea, no és, como podría pensarse, la sumatoria del espíritu de sus hombres. Tiene su propia personalidad institucional, que se la presiente en la paz pero que solo se la puede palpar claramente, nítidamente, en la guerra!

Por ello, en aquellos benditos dias de Mayo y Junio de 1982, cuando llegó el supremo compromiso del combate, afloró naturalmente ese desconocido.. desconcertante, ESPIRITU DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA. Y este espíritu sorprendió al enemigo, pero tambien a los propios integrantes de la Fuerza Aérea Argentina.

Fué como una inspiración que movía al unísono a toda una organización. Un todo que tenía vida propia.

Desde los Comandos del maximo nivel hasta los equipos de trabajo más humildes en tierra, pasando por todos los organismos de apoyo y servicios, se producía una interrelación de fuerzas que finalmente

resultaba en pilotos y combatientes, completamente serenos, con sus sentidos y conocimientos al maximo, que salían en sus nobles sistemas de armas, que a pesar -muchos- de su obsolescencia, sirvieron más de lo esperado para defender la Patria, con toda dignidad.

Ese era el Espiritu de la Fuerza Aérea.

Uno de estos inolvidables pilotos, después de finalizada la batalla... ya con el animo sereno, trató de analizar lo que le había sucedido y, entre otras cosas muy profundas dijo: (1)

"Es bueno que la ciudadanía conozca con claridad la intensa y perentoria vocación de nuestros pilotos, de ofrendar su vida en defensa de la Patria, ya que estos hombres, a poco de ingresar a la Escuela de Aviación Militar, se consubstancian con esa filosofía y se sienten dispuestos hasta el heroísmo cuando la Nación los llama.

" No soy un hombre cuya profesión le impide tener la misma sensibilidad que cualquier ser humano; odio la guerra más de lo que ustedes créen, "la guerra es algo noble solo en el espíritu de aquellos que no la conocen", es en el fin donde se halla su nobleza. Desgraciadamente los hombres solo han encontrado la guerra como solución en la búsqueda de la paz.

"En cuanto a mi carrera, cimenté mi experiencia en las Unidades de Caza y mi vida profesional se fué enriqueciendo con el alma de la especialidad. A medida que fué transcurriendo el tiempo comencé a embuírme con el espíritu del Piloto de Caza xxmixxvidaxprofesionalx a tal punto que se ha de mantener hasta el último dia de mi existencia; porque en definitiva es lo que alimentó mis sueños, mis ilusiones y marcó decididamente durante la guerra, el porqué de mi existencia y mi destino.

"Pero tambien soy conciente que, el hombre de armas en tiempo de paz, es un ciudadano común. Con sus afanes, sus ilusiones, sus esperanzas, sus afectos, sus amores; en fin con todo lo contingente de una vida plena.

" Ello es así, hasta la hora del combate. Es en ese entonces que debe prepararse para un total renunciamiento. Ya no es él. Ya no es el hermano, el hijo, el padre, el esposo, el amigo. Su vida no le pertenece. Queda esculpida en la gran hipótesis de la guerra, es una total abstracción de lo terrenal y efímero, y xxxxxx siente , en la tremenda soledad de su alma, el acicate de la gloria. No de su gloria, la de su Patria.

"Así fuí a pelear, convencido que era mi deber, a pesar de lo mucho que tenía que perder; mujer, hijos, amigos.. Era conciente que estaba viviendo una situacióo límite; de mi decisión dependía mi vi-

da o mi muerte; difícil compromiso de conciencia. En mis pensamientos estaba Dios, la Patria y mis convicciones, en permanente conflicto con mi familia, mis hijos, aún pequeños e indefensos, que necesitaban la guía de su padre. No estaba muy seguro de estar preparado para morir. Inmerso en esa marea de contradicciones que convulsionaban mi espíritu, me encuentra el 21 de mayo de 1982, dia de mi derribo.-"

Ya nos contará otras impresiones, a lo largo de esta historia.

LAS OPERACIONES AEREAS DE ABRIL

En este mes la Fuerza Aérea Sur, maximo exponente operativo de la Fuerza Aérea Argentina, desplegaba sus unidades en nuestra patagonia (Cap. III) y su Comando se instalaba en Comodoro Rivadavia. Pero también ... la Task Force navegaba decididamente hacia nuestro Atlántico Sur

Por esta época y a pesar de no haberse declarado oficialmente las hostilidades, ya la FAA mostraba su aptitud moral para el combate, al desarrollar algunas riesgosas operaciones de exploración y reconocimiento lejano, que debieran haber advertido al enemigo naval de su peligrosidad futura.

Pero ello no fué así... pareciera que dicho mando británico no comprendía que cuando los aviadores argentinos sobrevolaban la flota con rumbo al sur, en alta mar, frente a las latitudes de Brasil, en aviones de transporte comerciales (Boeing 707) que era con los únicos que podian llegar a esas posiciones, para observarlos, estudiarlos y registrar datos fundamentales para la planificación operativa y que - desarmados totalmente y sus tripulantes sin paracaídas- eran interceptados por los Sea Harriers, en pleno Oceano, los cuales le formaban casi rozandolos, armados con sus misiles aire-aire y sus cañones de 30 mm que podían destruirlos con una sola ráfaga (2)... pareciera, decíamos, que los marinos británicos no evaluaban certeramente el espíritu y profesionalidad de esta FUERZA AEREA y no lo hicieron hasta que recibieron la lección del 1o de mayo..."aprendimos a respetarlos" dijo entonces el Vicealmirante Woodward.

En Abril, la Fuerza Aérea Argentina, por medio de su Comando Aéreo Estratégico (CAE) y de acuerdo con su Plan (Mantenimiento de la soberanía pag...) realizó trés tipos de operaciones aéreas de combate; principales: (I)Exploración y reconocimiento lejano;(II)Bombardeo aéreo estratégico y (III) Transporte Aéreo.

Exploración y reconocimiento lejano.

Estas operaciones, comandadas por el CAE y con medios aéreos

adaptados de los Escuadrones de transporte de la I Brigada Aérea del Palomar (Bs.As.) estaban coordiiadas con el Comando del TOAS, en Puerto Belgra no.-

El CAE proveía los B 707 y C-130 (Hercules) para exploración lejana y para la cercana los Focker F-27, AC500 y G II.- Todos estos medios, de la FAA, dependían del GERA (Grupo de Expl.y Rec.Aéreo) cuyo Jefe fué el Com. FERRI. A partir del 30-Abr-82 este Grupo pasó a depender del Comando de la FAS y se le anexó el Escuadrón Fenix. Aunque el Escuadrón de Boeing y algunos C-130 quedaron dependiendo del CAE.

En la segunda quincena de Abril/82 este Grupo produjo las siguientes operaciones principales:

- El 21, un B-707 3200 (   ) sobrevoló el grueso de la Task Force en 19.40 S/20.37 W y fué interceptado por un Sea Harrier.
- El 24-Abr, nuevamente un B 707 interceptó a la flota en 33.S/28.W identificando a los dos Portaviones y ocho buques de escolta. Tambien fué interceptado por un FRS 1 (3).-
- Este mismo 24 de Abril, en una zona muy lejana, las Islas Georgias, un C 130 sobrevoló e identificó la flotilla que se aproximaba a recupararlas. Al dia siguiente un B 707 (   )confirmó nuevamente esta información.

Bombardeo estratégico.

La información de la exploración anterior motivó que el CAE planificara un ataque a los buques de dicha flotilla por medio de nuestros bombarderos livianos Canberra Mk 62.

Esta operación estaba integrada por un C-130 (   ) que confirmó las posiciones y dirigió la aproximación (Control en vuelo), un B 707 (   ) que acompañaría a los bombarderos y colaboraría en la navegación y 4 Mk 62 (   ) que atacarían en bombardeo en picada a los buques en Georgias.

Sin dudas, era de gran riesgo pués si bien no se encontraría oposición aérea (de aviones británicos) la defensa antiaérea misilística del Destructor HMS ANTRIM y la Fragata HMS BRILLIANT que se encontraban en la flotilla era altamente eficiente y peligrosa, como se comprobó después.

Además el objetivo naval se encontraba a 4.000 km de distancia(de la BAM GRA, desde donde despegaron) y no existía ningún tipo de aerodromo o zona terrestre de alternativa.

La operación se lanzó, el 26 de Abril, em horas de la tarde, desde Rio Grande y estaba penalizada por una serie de circunstancias (meteorológicas, posición de los buques en el momento del ataque, comportamiento de los medios propios, etc) que serían evaluados por el control aéreo en vuelo (OCAT) (4) en los distintos momentos críticos de la operación

para decidir de su prosecución o aborto.

En la ejecución de la misión, por parte de este heterogeneo grupo de tarea solo falló un Mk 62 (posición asimétrica al eyectar x los tanques de punta de ala) y por lo tanto se volvió a Grande, el resto llegó a las proximidades de Georgias(casi hasta la final de la corrida de tiro) pero la misión fué abortada por el OCAT debido a la meteorología en la zona del blanco y al hecho de que la flotilla se encontraba -guarecida- en la Bahía Cumberland.

Dios no quiso que este 25 de Abril fuera el bautismo de fuego de la FAA, pero para los pocos que conocieron en su momento, esta operación era ya una demostración de la decisión y el coraje conque sus hombres defenderían - a partir de pocos dias más- nuestras Islas Malvinas.

Los aviones regresaron sin novedad a la Base de Rio Grande y posteriormente a BAM Trelew.

Aparentemente la flotilla británica no detectó esta operación. Era inimaginable para lo que -ellos apreciaban- eran las capacidades de la FAA y no afectó para nada la planificación que en esos momentos, en otro teatro, confeccionaba el Comando de la Task Force (Northwood) para el ataque y desembarco en Malvinzs, de los proximos dias.

Operaciones de Transporte aéreao

Apenas reasumida nuestra soberanía efectiva sobre nuestras Islas Malvinas, surgieron primariamente, las necesidades de comunicación (marítima y aérea) con nuestro territorio continental. Y sin dudas, el modo aéreo, que al principio era importantísimo para el funcionamiento inicial de fuerzas militares e isleños, pasó a ser vital cuando, a partir del 12 de Abril, Gran Bretaña impuso el bloqueo naval (ZET).-

Se constituyó así un poderoso -aunque costoso- flujo aéreo a las Islas que asombró por sus cifras (7.989 pasajeros y 5.037 Toneladas de carga, solamente entre el 2 y el 30 de Abril). Su volumen estaba desproporcionado con el aeródromo de recepción (la pista de Stanley) ahora convertido -solo en nombre- en la Base Aérea Militar Malvinas, destinatario de toda la carga aérea que llegara al archipielago. Sin embargo -y para orgullo de sus operadores y defensores- esta Base estuvo operativa hasta el mismo 14 de Junio (a pesar de haber recibido 130 -ciento treinta-toneladas de explosivo durante el conflicto). En este primer momento, el Grupo de construcciones de la FAA amplió su plataforma en 7.000 metros cuadrados para poder estacionar (de 1 a) trés aviones simultáneamente, que era la primera prioridad.

Cuando el enemigo impuso el bloqueo naval -y aéreo- (12-Abr) y nuestra Junta Militar cambió el objetivo estratégico (Cap.)

el Puente aéreo fué el único modo de traslado del resto de las tropas (aproximadamente 9.000 (nueve mil) hombres y la carga correspondiente.

Mientras tanto, nuestra aviación de transporte realizaba el otro esfuerzo mayor, en el continente, donde debió también actuar para completar el despliegue urgente de parte del Ejército y en especial de la FAA a sus posiciones patagónicas. En esta sola tarea, nuestro Comando aéreo de Transporte movilizó 40.000 (cuarenta mil) hombres y 5.000 cinco mil toneladas de carga, dentro del continente.

Pero esto era lo que hemos denominado El puente aéreo de Abril. Otro fué el que se inició el 03 de mayo con los fantásticos C 130 y sus increíbles tripulaciones, que finalizó el mismo 14 de junio...

EL BAUTISMO DE FUEGO
de la Fuerza Aérea Argentina

La batalla del 1o de Mayo

Ya la Task Force había recuperado las Islas Georgias del Sur (26 de Abril) en una operación sumamente fácil, complicada solamente por ellos mismos (que intentaron helidesembarcar en el glaciar Fortuna, donde se accidentó un helicoptero) y que dió la apariencia de que los argentinos no tenían mayor disposición de defender las Islas recién recuperadas. Por esa época el VAlte Woodward declaró que la toma de las Georgias"había sido un paseo... un aperitivo"...

Desde Northwood, donde se comandaba la operación, todo estaba dispuesto para iniciar éste dia una nueva toma de nuestras Islas Malvinas. Los objetivos a alcanzar, en esta operación del dia primero de mayo, o a lo sumo en dos o trés dias más, de acuerdo a nuestra información eran:

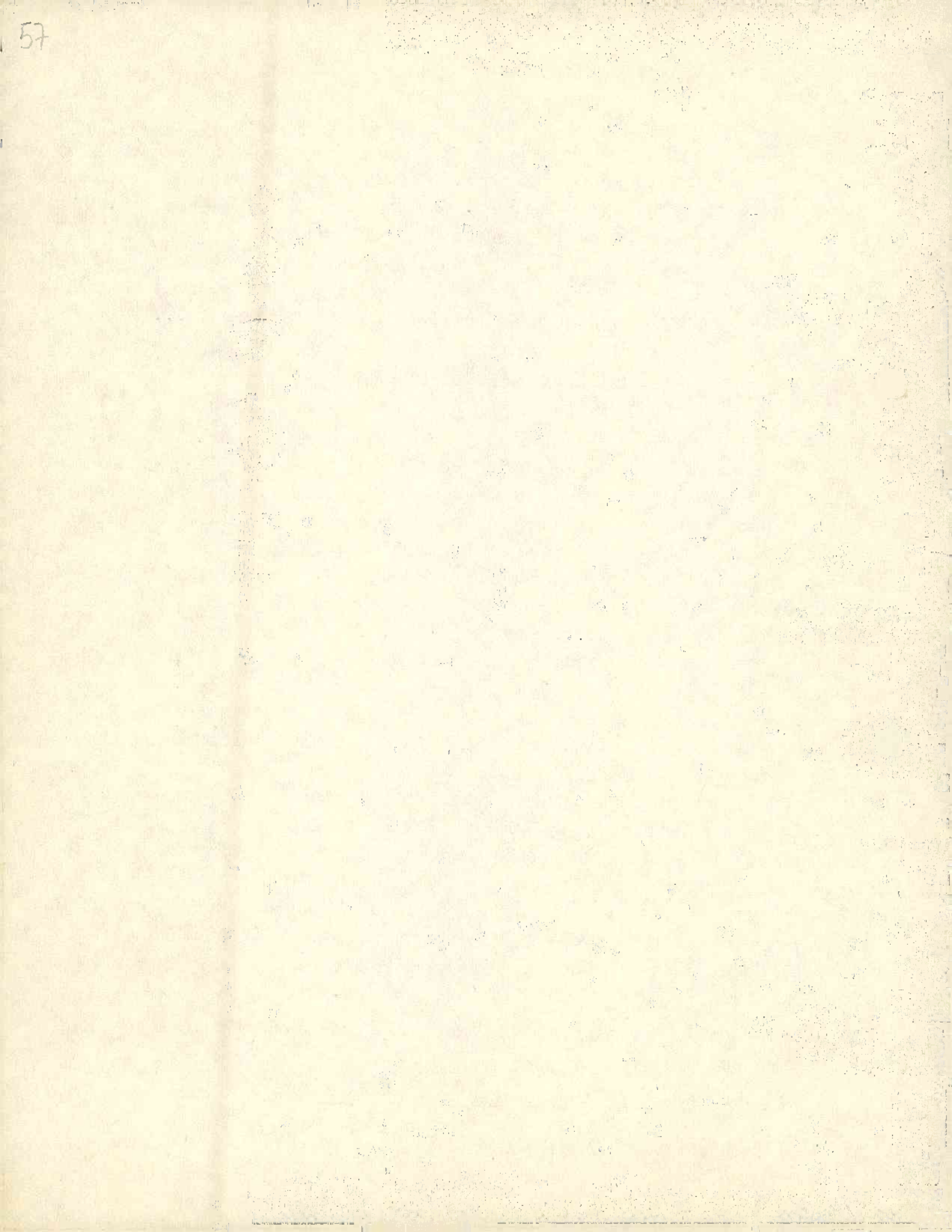
1 - Consolidar una cabecera de playa en las proximidades de Stanley (Puerto Argentino) inicialmente helidesembarcada a fín de lograr la rendición de las fuerzas argentinas, en el archipielago, lo antes posible.

2 - Infiltrar elementos SAS/SBS en distintos puntos costeros o isleños del archipielago a efectos de obtener información táctica respecto al despliegue terrestre y aéreo argentino en las islas y controlar la situación ante la rendición argentina.

Para ello se ponía en ejecución un Plan de Operaciones conjunto que establecía:

1 - Al nivel estratégico operacional (Northwood)

a) Una operación conjunta RAF/RN consistente en:


57

- Un bombardeo estratégico (RAF) desde la Isla Ascención sobre nuestra BAM Malvinas. (Notese como la RAF impone -diríamos así- esta costosa operación a fin de preservar su prestigio y su preeminencia institucional dentro de las FFAA británicas).
- Un ataque aéreo de la Fleet Air Arm (la aviación naval inglesa) reforzada por la RAF, del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group -CBG) sobre los mismos objetivos terrestres (ahora agregando nuestra BAM Cóndor, en Goose Green)

Todo ello: a fin de lograr la superioridad aérea en el Teatro de Operaciones Malvinas.

b) Otras de E y R lejano (RAF) traslado de tropas por modo marítimo y aéreo y logísticas que complementaban estas operaciones ofensivas pero que, seguramente, eran de mayor complejidad.

2 - Al nivel táctico operacional (CBG y otros)

a) Defensa aérea de la flota, con sus medios contraaéreos (Harriers) misilísticos, de tubo y sistema de información y control. (5)
b) Defensa naval de la Task Force ante la amenaza submarina y de superficie argentina.
c) Desembarco y apoyo aeronaval.
d) Otras, especialmente logísticas.

Y así, en cumplimiento de estos objetivos y planes, el Reino Unido inició sus operaciones militares para la reconquista de nuestras Islas Malvinas, el primero de Mayo de 1982, con estas principales acciones:

- 04:40 Un Vulcan (RAF) (XM 607 Flt Lt WITHERS) bombardeó con rumbo 235) nuestra BAM Malvinas con el propósito de destruir (o inutilizar la pista, logrando impactar solo una bomba de 500 kgs (de 21 que lanzó) y a pesar de no tener oposición antiaérea, no logrando el efecto deseado.
- 08:30 ataque con 8 aviones de la flota (CBG) basados en el portaviones HMS HERMES- Escdn 800- nuevamente a nuestra BAM MLV (pista e instalaciones). Ahora con nuestra artillería antiaérea activa y bastante eficaz que derribó a un Sea harrier y averió a otro que aparentemente no arribó al portaviones (No reconocidos por GB).
- 08:33 ataque con tres aviones, también del mismo portaviones, a nuestra BAM Condor (G.Green) con bombas de 500 kgs y belugas. Impactan en un Pucará que estaba poniendo en marcha con el inolvidable Ten JUKIC abordo. Es acompañado en su holocausto por 7 leales

y eficientes suboficiales (mecánicos y armeros) que asistían en la puesta en marcha o se encontraban en las inmediaciones manipulando el armamento de los aviones. Son los primeros que ofrendan su vida en esta batalla y muestran el exagerado celo (no tendría que haber habido tantos auxiliares al lado de este avión) de los equipos de trabajo en tierra por asistir a su lider: el piloto.-
En esta Base también la artillería antiaérea es sorprendida y no actúa con eficacia. Lanzar el primer disparo es lo que más cuesta en una batalla.

- A partir de las 06:00 desde el portaviones HMS INVINCIBLE comienzan a ser lanzadas las Patrullas aéreas de combate (en adelante PAC) integradas normalmente por dos aviones Harriers equipados siempre con armamento aire-aire (cañones 30 mm y Sidewinders AIM 9L), del Escuadrón 809.
- A partir del mediodía, se inicia el helidesembarco desde un grupo de transporte marítimo con escolta que se acercó al Sur de FITZROY (52 S/58 W). Posteriormente suspendido (ya veremos por qué) y se retira hacia Sur y luego al Este.
- A partir de las 14:30 (aproximadamente) se inicia el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y sus adyacencias en la Peninsula de Freysinet, por parte de un destruktor D-42 y dos fragatas F-21.

E El plan británico también incluía, para este momento, el ofrecimiento de la rendición al gobernador militar de Malvinas y el VAlte Woodward lo hizo... pero, para su sorpresa fué rechazado. Esta sorpresa fué aumentando hasta el asombro cuando, en esos momentos, la flota enemiga comenzó a detectar en sus radares de abordo, una secuencia "in crescendo"de aviones que se aproximaban -inexplicablemente- desde el continente... Realmente fué una gran sorpresa; ellos ni siquiera habían previsto la 2a linea defensiva (missile trap) y no pudieron disparar ni un solo misil este dia, creyeron que sus PAC (1a. linea defensiva) serían suficiente para ahuyentar "unos pocos aviones", seguramente navales que se aproximarían al archipielago... pero ésto ! que yá se transformaba en un enjambre !! ... esto no estaba previsto... no podía ser ! Como dijo mucho después un periodista del (6): ! de donde salían estos indómitos paladines de las pampas "!!. Nuevamente los marinos británicos se equivocaban al considerar la capacidades de una Fuerza Aérea con aviones basados en tierra.

La reacción de la Fuerza Aérea Sur

Este dia, la Fuerza Aérea Sur, contaba en su despliegue patagónico (Cap pag) con los siguientes aviones, para sus sitemas de armas principales:

- 10 Interceptores Mirage M III en Rio Grande y Rio Gallegos
- 16 cazabombarderos Dagger MV (seis con capacidad aire-aire) en San Julián y Rio Grande.
- 13 cazabombarderos A 4B en Rio Gallegos
- 11 cazabombarderos A 4C en San Julian

Total: 10 interceptores y 40 cazabombarderos

- 7 bombarderos livianos Canberra MK62 en Trelew
- 18 aviones de ataque IA 58 Pucará en Santa Cruz
- 2 Aviones cisterna KC 130

Su estado mayor (FAS), informado a las 04:43 del ataque Vulcan y de los posteriores de Sea Harriers, apreciaba correctamente que se producirían nuevas incursiones aéreas sobre nuestros objetivos terrestres en Malvinas (su BAM, los radares, posiciones de artillería antiaérea, etc) con medios aéreos enemigos, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este como para que los buques (y menos los portaviones) no entraran dentro del radio de acción de nuestros caza bombarderos.

Por ello el Comando FAS había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (M III/V) los cuales darían cobertura a nuestros objetivos, mediante el combate aéreo con los aviones incursores. Es así que, en los aeródromos de Rio Gallegos, Rio Grande y San Julian, las secciones (7)interceptoras, en distintos grados de apresto (8), armadas con misiles a-a (Magic-Matra- Shafrir) y cañones, esperaban las ordenes para entrar en acción.

Las operaciones por la Superioridad aérea

A las 06:40, todavia de noche en el continente, despegó la primera sección de interceptores (FIERA) (9), la cual a las 07:30 sobrevoló nuestro archipielago sin poder enlazar con nuestro radar CIC (10) en Puerto Argentino (por lo cual no se enteró que en esa misma zona volaba una PAC británica) y regresó a Gallegos. Antes de aterrizar ya había despegado otra Sección de M V (TORO), la cual esta vez se enfrentó (08:20) con una PAC de Sea harriers del INVINCIBLE, descubriendo ambos contendientes que, en la práctica no habría posibilidad de combate aéreo entre ambos tipos de aviones durante este conflicto, salvo en circunstancias excepcionales, debido principalmente a:

- Los Sea harriers rehuirían el combate a 30.000 piés, pués en esa cota el Mirage tiene mejor performance (aunque en este conflicto muy inferior armamento). Y como el objetivo de los aviones argentinos serían los buques, a los Harriers no les interesaba pelear con nuestros interceptores, sino con los otros cazabombarderos- más peligrosos- que iban armados con bombas para atacar a sus buques.

- Nuestros Mirage interceptores que sí tenían como objetivo a los aviones enemigos (para que éstos no atacaran a nuestros cazabombarderos) solo podrían combatir a los Harriers si éstos tomaran altura ~~para combatirlos~~ (lo cual hemos visto no tenían interés en hacer los Harriers). Y si nuestros Mirage descendieran, se encontrarían conque, al no tener capacidad para el reabastecimiento en vuelo, agotarán rapidamente su combustible (cuyo consumo aumenta a cotas bajas) y no tendrían posibilidad de regreso al continente.
- Además, los Harriers contaron con la sorpresa técnica del nuevo modelo de misil norteamericano - el AIM 9L- que demostró ser un arma letal cuya eficacia era independiente, casi, de la capacidad humana en su empleo.

A partir de las 07:45 - y a pesar del mal tiempo -bajo mínimos- en nuestros aeródromos del Sur- la FAS lanzó 21 salidas más de intercepción con Mirage III, Dagger MV y hasta con skyhawk A 4B, todos armados con nuestros misiles aire-aire citados que lograron algunas escaramuzas sin mayor importancia, pero que saturaron la capacidad de defensa contraérea (11) de la Task Force. Era el enjambre que comenzaron a ver los marinos británicos.

Una de estas tareas, la cumpliría la Sección de Daggers MV (FIERRO), al mando del Capitan. Raul .DIAZ, Oficial de Operaciones del Escuadrón quién, como tal, se había colocado primero en la lista de tripulaciones disponibles. Ya en cabecera de pista falló su numeral (12) por lo que DIAZ salió solo, a enfrentar a las PAC inglesas. He aquí parte de su relato:

"Proximo a las islas tomé contacto con el Centro de Información y Control -CIC- de Puerto Argentino, quién me dirigió hacia un incursor a 60 millas nauticas al este de las Islas.

Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090 grados) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo; el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia... nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de 12 millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente para que nuestro radar lo perdiera totalmente.

Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo.

El operador me hizo colocar rumbo al oeste para regresar sobre las islas, de las cuales me estaba alejando unas millas al Este.

Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navios enemigos. En un momento determinado el controlador reportó que esta ba sobrevolando, yo, un eco naval que podría ser una fragata misilística, sugiriendome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado con misiles superficie-aire; ello no ocurrió.

Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, a las cuales pude distinguir a través de un orificio en las nubes (vi el Canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo que el enemigo realizaba -con los Sea harriers- sobre Puerto Argentino.

Le pregunté si me dirigía hacia allí, respondiendome negativamente porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea.

Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí, desde el sureste a gran velocidad y tomando altura. El mismo fué detectado cuando se encontraba a 18 millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26 .000 pies , acelerando para 450 nudos, me dediqué a observar los instrumentos por última vez antes del cruce y con aprehensión descubrí que no me quedaban más de 5 minutos de combustible para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.
Cuando nos separaban (con el o los incursores) unas 8 millas y estando unos 3.000 piés más arriba, decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa; lo cierto es que descendió rápidamente hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré, en esto escuché la voz del controlador que me preguntaba cuanto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestandole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.

Me deseó buena suerte y me dió el rumbo a casa; ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí, durante el largo retorno esta equivocada idea :" los ingleses rehuyen el combate aéreo". Algunos dias más tarde sufriría la propia experiencia de ser derribado, junto a toda mi escuadrilla por dos aviones sea harrier, cuando yo estaba por atacar la cabeza de playa de Puerto San Carlos".

Talvez sin pretenderlo, el Cap. DIAZ nos confirma cual era la actitud de las PAC británicas y que acabamos de explicar en la pag... . Ya veremos, cuando el de mayo, Diaz y su escuadrilla es atacado, volando en el mismo avión, pero ahora armado con bombas (antibuque) y facilmente derribado pués, vuela razante y no tiene sus misiles aire-aire.

En esta oleada de interceptores la FAS tuvo sus primeros y más gloriosos héroes.

El Capitán G.A. GARCIA CUERVA y su numeral 1er Ten PERONA, en la segunda salida (DARDO) que cumplían este dia, se trabaron en combate con dos Sea Harriers piloteados por el Flt Lt. PAUL BARTON de la RAF y su numeral el Lt Steve THOMAS, de la RN (13). Eran alrededor de las 16 horas. El Capitan (RAF) Barton lanzó un sidewinder que se dirigió al M III de PERONA y lo derribó; éste se eyectó y posteriormente fué recuperado. Pero GARCIA CUERVA (14) siguió volando y avistó casualmente al portaviones HMS HERMES -donde navegaba el comandante del Carrier Battle Group VAlte Woodward- ... no dudó, el nunca tenía dudas... se lanzó sobre el portaviones que, sorprendentemente no disparó sus misiles antiaéreos y lo atacó con lo único que le restaba en su avión (había disparado sus misiles en el combate aéreo) cañones de 30 mm. Pierre Closterman afirma que le pegó a un harrier que estaba aterrizando y lo tumbó sobre el ascensor del buque. Pero esto no está confirmado. El hecho es que G.CUERVA, había consumido, a sabiendas, casi todo su combustible (15) y estaba decidido a aterrizar en Pto Argentino, la BAM Malvinas. Cuando apareció sobre este control, en VHF, le indicaron que no podía aterrizar (la pista era demasiado corta y además estaba averiada por los ataques británicos de esa mañana) y que debía eyectarse.

En su primera salida de este dia, (PACO) este glorioso Capitan, con su mismo numeral había salvado a unos halcones (TOPO) quienes, por error del radar en Malvinas, fueron confundidos por interceptores -cuando en realidad iban armados con bombas (antibuque) y vectoreados hacia una PAC, la cual ya los estaba saboreando, interponiendose con sus Mirages entre unos y otros lo que produjo el retiro de los británicos (y que a los Topos le volviera el alma al cuerpo).

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Debe ser muy extraño tener que eyectarse cuando el avión funciona perfectamente bien y no existe peligro inminente. Habrá que estar muy bien concientizado para cumplir esa orden. Pero a Garcia Cuerva que había cumplido ya todas esas hazañas que hemos relatado... en su noble y admirado avión ! Así como así debía abandonarlo a una total destrucción ???.. No ! No ! él podría aterrizarlo sin destruirlo... no era un capricho suyo... hacía ya rato que su mente había calculado todos los detalles de ese aterrizaje... la velocidad en final, los flaps, los frenos de aire, el aplastón... el paracaídas de frenado... freno de las ruedas hasta que reventaran sus cubiertas... y hasta entrar el tren al final, si no podía detenerlo... Quedaría en nuestras Islas hasta que el enemigo ya no las acosara... y se podría recuperar al continente...reconstruirlo y volver a volar ... como un digno y majestuoso Mirage III.-

Estos serían ~~seguramente~~ probablemente sus pensamientos... asi que tomó la resolución de ATERRIZAR EN BAM MALVINAS... y seguramente lo hubiera hecho impecablemente !

Pero -nuestra inexperiencia de guerra !- no había considerado que nuestra artillería antiaérea, desplegada alrededor de la Base, luego de haber recibido los primeros ataques de esta batalla (y qué ataques (!)) y que por miles de otras razones, todavía no había logrado la compleja y serena coordinación necesaria para que, detectado un avión de guerra poder, en segundos, determinar si es propio o enemigo. Ante la duda los artilleros lo consideraron enemigo... y lo derribaron en su aproximación final a la pista. Estas sí que son las tristezas de la guerra...

En estos momentos (16:30 apr) (16) otro hecho asombroso se producía en nuestro archipielago. Un solitario Dagger, el 1er Ten.J.L. ARDILES (RUBIO), cuyo Jefe de Sección no pudo decolar de Rio Grande por fallarle el avión, se encontraba arribando al archipielago cuando avistó, en el Seno CHOISEUL, a dos buques que se internaba n en el para acercarse a nuestra Base Cóndor (en Goose Green). ARDILES -a pesar de que su avión iba armado con misiles aire-aire (Shaffrir), se lanzó sobre los buques (17) y los cañoneó en dos pasadas. Estos, también sin disparar ningún misil, dieron media vuelta y se internaron mar adentro. ARDILES tomó altura y -ahora si- enlazó con el CIC Malvinas para requerir un blanco aéreo y poder lanzar sus misiles. Eran las 16:40 aproximadamente. El operador de radar lo vectoreó hacia una PAC que parecía ser de un solo avión (en el eco radar) pero que en la realidad la integraban el Flt Lt T. PENFOLD (RAF) y el Lt.Cdr (RN) M. HALE. Y según dice el Libro Falkland Air War (18):

N.A.

" Hale y Penfold estaban a 20.000 pies ~~arriba~~ con los dagguers (el libro habla en plural pero la realidad es que ARDILES andaba solo) alrededor de 13.000 pies arriba y a 5 millas de distancia cuando un misil a-a (seguramente un Shaffrir) fué disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando chaff (19) y picando hacia las nubes a un nivel de 5.000 pies. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube, el misil se desvió, talvez porque perdió potencia o fué engañado por el chaff.

Había errado su blanco, pero no por mucho. Y fué ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto (alrededor de las 16:41), Penfold se le había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de trés millas, disparó el AIM 9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto; no se vió a Ardiles que se eyectara..."

64

Refiriendose a estos pilotos argentinos, decía parte de un articulo del ABC de Madrid, en mayo de 1982, cuyo autor es J.M.CARRASCAL:

"No está de moda en nuestros dias el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro que esta crónica lo sea; es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que inspira. En un mundo como el nuestro donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dándolo todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tan sobria elegancia que deslumbra en su lucidez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos y aún así no lo consigue"

"Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y de la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores."

<u>Las operaciones de ataque a Objetivos navales (AON)</u>

El 1er Teniente ARDILES le había confirmado -sin pretenderlo- la primera gran LECCION al Estado Mayor de la FAS. En realidad ya hacía casi dos horas que dicho Estado Mayor había"descubierto"que la situación de superioridad aérea no es condición indispensable para la ejecución de otras operaciones militares (de explotación). Si bien es deseable -es un ideal- la superioridad aérea -inestable- no és tan determinante ni privativa de otras operaciones (aéreas, terrestres o navales) las cuales pueden alcanzar sus objetivos a un mayor costo, talvez, pero que pueden alcanzarlos.

El Comando de la FAS concibió entonces, acuciado por las noticias (buques que intentaban helidesembarcar tropas en Malvinas) y los requerimientos de aquella Guarnición Militar (que se actuara desde el aire, sobre ellos) CAMBIAR LOS OBJETIVOS. No preocuparse tanto por ahora de las PAC británicas sino que "entretenerlas" (ya veremos cómo) con las fintas del Escuadrón Fenix y lanzar todo el peso de nuestros cazabombarderos y bombarderos livianos armados con bombas y cañones contra los OBJETIVOS NAVALES, los buques. Salieron entonces 11 aviones caza bombarderos (OSO - TOPO - TORNO) y 6 bombarderos livianos (RIFLE - RUTA) .

De los primeros debe destacarse la escuadrilla TORNO. Eran tres M V armados con dos bombas de 250 kgs -BRP- (20)- que protagonizaron la operación más reditiva de esta batalla. Al llegar a las costas orientales de la Isla Soledad avistaron a trés buques que comenzaban a cañonear, desde unas 12 millas de la costa, a nuestra BAM Malvinas. Los trés aviones se lanzaron, casi en línea, el Jefe en el medio, contra los buques. Según nuestras investigaciones se trataba del Destructor clase

Sheffield HMS EXETER, escoltado por las fragatas F-21 ALACRITY y ARROW. Los británicos dicen que el destructor era la HMS Glamorgan (21).

Eran las 16:16; el mar estaba calmo y grisáceo. Los tres daggers atacaron de norte a sur: el guía y el numeral dos, sobre el buque grande y el trés sobre una fragata (HMS ARROW). Mientras se aproximaban abrieron fuego con sus cañones, desde los buques le respondieron con intenso fuego de armas de tubo, pero nó misiles, hasta que estuvieron a distancia de lanzamiento de las bombas (no más de 40 metros) e impactaron, al menos las del numeral dos, en el Destructor - el trés las vió explotar y entonces, desde tierra vieron como comenzaba a salir abundante humareda (22).-

Por ahora nosotros afirmamos que era un Destructor, clase Sheffield con sus característicos domos (23) el cual a la noche, divisable desde Malvinas sobre el horizonte, produjo un relámpago muy claramente visible.

Sin duda este serio revés, impactó al mando del CBG, pués a partir de éste momento se notó el repliegue general de toda la flota (24)

Cuando los TORNOS regresaban, en forma individual (dos M V) pués se habian perdido de vista después del ataque, la Sección FORTIN que orbitaba sobre Malvinas en cobertura (aire-aire) escuchó por VHF que el Torno dos , con fallas de radio, no podía ser advertido por el radar MLV de que lo perseguía una PAC enemiga. Mientras sus compañeros buscaban el razante, el 1er Ten. AGUIRRE FAGET seguía placidamente tomando altura para 25.000 pies de nivel. El espantado operador de nuestro radar mandó entonces a los FORTIN -que volaban a 30.000 pies- a interponerse entre el dagger de A.Faget y los harriers que lo perseguían. Así los MV, eyectaron los tanques suplementarios (de 1300 lts c/u) y aceleraron a 1.4 de Mach (25) Se formó entonces una "columna o tren espacial" en donde, a la cabeza, venía el Torno dos, sin mayores sobresaltos, trés millas detrás una sección de Harriers y dos millas atrás "galopaban" los Fortin. El Cap. DONADILE que era el guía de los Fortin y cuyos cañones no funcionaban (lo había comprobado en la prueba al llegar a la zona) tenía además el sol de frente (R.320) por lo cual sus misiles se le habían enganchado en él. Sin embargo estas dificultades de Fortin no las sabían los ingleses, quienes abandonaron la persecución del feliz Torno, talvez por los mismos problemas con el sol o quizás advertidos por sus organos navales de control, de la presencia de interceptores argentinos en su cola...

Y esta fué, talvez, la última guerra aérea romántica de la historia.

Los últimos cartuchos de la FAS

Mientras tanto la FAS, ya en una especie de histeria guerrera

(no recomendable) lanzó sus últimos cartuchos: a las 16;05 despegaron, desde Trelew los bombarderos livianos. Eran seis Canberra MK62 (RUTA y RIFLE) de la era de los años cincuenta, construidos en Gran Bretaña, que tambien salían a cumplir su compromiso con su Patria argentina. Navegaron a la vista, sobre nubes quebradas y cuando estimaron estar sobre la zona de operaciones, descendieron bajo tope (26) con tan mala suerte que se encontraron sobrevolando un portaviones británico (seguramente el HMS INVINCIBLE) y fueron casi inmediatamente interceptados por una PAC (Lt Cdr BROADWATER - LT CURTISS) Los Canberra, sin defensa aire-aire, debieron eyectar cargas y tanques y escapar, lanzando chaff y bengalas para desviar los misiles enemigos. Pero el Lt CURTISS ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXC~~ logró impactar en el Canberra de GONZALEZ y DE IBAÑEZ el cual se estrelló en el mar. Cuando siete años después, en una encuesta que realizó la FAA, se le preguntó a la mamá de DE IBAÑEZ, cuál era la maxima espiración que ella hubiera detectado en su hijo, contestó con toda naturalidad y en tono firme... "por supuesto que la de todos sus compañeros: ser más.-"

La última oleada

Ya casi anocheciendo... y extenuada, la FAS lanzó su última oleada. Eran 6 skyhawk A 4B (TRUENO - FOCA) y 3 A 4C (LANA) los cuales después de reabastecer del KC 130 (LOCO) llegaron a la zona de Malvinas alrededor de las 18 horas. Pero ya la flota británica se había retirado. Navegaba sin embargo, de reqneso a nuestro continente el ELMA "FORMOSA" que tan valientemente había burlado, seis dias antes, el bloqueo naval británico, para llevar tropas y pertechos a Malvinas. Navegaba a toda marcha al sur de Puerto Enriqueta, ahora en el crepúsculo, aprovechando la retirada británica.

Pero no había contado con que los TRUENO andaban sueltos (por primera vez) y... recibió el impacto de una bomba argentina que -gracias a Dios- no explotó ... y pudo continuar su navegación, con un mayúsculo susto, hasta Rio Grande donde especialistas de la FAA (27)desarmaron y retiraron el artefacto.

El Escuadron Fenix

Este dia tuvo tambien su bautismo de fuego el inolvidable Escuadrón Fenix. Estaba formado por aviones Lear Jet, aerofotográficos de la FAA y otros aviones ejecutivos similares del ambito civil, los cuales con sus respectivas tripulaciones, formaban un eficiente equipo operativo que cumpliría misiones de Diversión (28),Exploración y reconocimiento cercano; Busqueda y Salvamento; Transporte aéreo calificado, OCAT (29) y guiado de escuadrillas de caza bombarderos.

En esta primera oportunidad, del 1 de Mayo, cumplieron este

Tipo de salidas con los indicativos VERSO-PUA - BRAVO y CARDO) 18

Finalmente, tambien este dia del bautismo de fuego, dos Hercules KC 130 (PERRO - LOCO) comenzaban a "amamantar heroes" en medio del oceano Atlantico . Una especie de estación de servicio donde reabastecerían, a 15.000 pies los skyhawks de la FAA y los Super Etendard de nuestra Armada Argentina.

El balance

En su bautismo de fuego, la Fuerza Aérea Argentina, pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales, había negado al enemigo su objetivo de lagrar la superioridad aérea local y había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre la más poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología de la OTAN. Por otro lado había detectado agudamente las debilidades del enemigo; especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas. Pero tambien había dejado sus jirones:

- 4 Pilotos y un navegador fallecidos .
- 8 suboficiales fallecidos
- 4 aviones derribados
- 1 avión destruído en tierra

Con respecto al enemigo, podemos destacar las siguientes e irrebatibles conclusiones:

- El Comando aéreo estratégico de la RAF (Whitehall) no logró la inutilización del aerodromo de la BAM Malvinas.
- El comando operacional de la Task Force (Comandante del CBG) VAlte WOODWARD:
  - No pudo inutilizar nuestros aeródromos
  - No pudo repeler todos los ataque s de la aviación argentina (58% de nuestras salidas alcanzaron el objetivo material)
  - Por lo tanto no logró (ni lograría en el futuro) la superioridad aérea
  - Fué disuadido de ejecutar un desembarco anfibio o helitransportado.

Y quedaba demostrado que la invulnerabilidad antiaérea de la Flota era una falacia.

Reconocimiento

En el diario "The Economist" de Londres, se publicaron, el 16-03-84 declaraciones del entonces Alte WOODWARD que decían:

"El Almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra.." " Lo que pasó dijo, es que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea Argentina; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fué un error mío; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo ! ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida?...Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fué algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos".

Le decimos respetuosamente; gracias Almirante, por sus honestas reflexiones, pero deseamos agregar que no solamente eran los aviadores de la FAA los merecedores de este elogio... ellos solo eran la punta visible de una lanza que los apoyaba, preparaba y alentaba desde atrás: La Fuerza Aérea Argentina y su particular ESPIRITU.

Y... asi

Y así fué que, aquel histórico Primero de Mayo de 1982, una poderosa Task Force, habiendo perdido la inviolabilidad ~~anti~~aérea, desistió momentaneamente de su intento y retrocedió, ante el espíritu de la FAA.

Esperaria 20 dias más, para triplicar sus medios e intentar nuevamente el asalto a nuestras Islas Malvinas.-

CAPITULO VI LA VIGILIA ARMADA

02/20 de Mayo 1982

Los sucesos aeronavales

Durante la noche 1/2 de mayo, el Comando de la FAS trabajó febrilmente en alistar las unidades para lo que preveía seria una nueva e intensa jornada; puestoque estimaba -o al menos debía suponerlo- que el enemigo aún podía intentar alcanzar los objetivos que no habia podido lograr el dia anterior. Asimismo suponía que el enemigo podría haber desembarcado - en esa noche- mayor can tidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer todas nuestras unidades aéreas desplegadas tenían sus ordenes preparatorias para las primeras 23 salidas de este dia.

Pero el enemigo no se acercó al archipielago, interesado ahora en los movimientos de nuestra Flota de mar y favorecido además por la situación meteorológica(aumento de nubosidad en todo el Teatro) que dificultaba los movimientos aéreos en ese dia.

El enemigo

Su conducción ejecutó las siguientes operaciones:

- En el campo estratégico. La conducción política (War cabinet)(1) decidió y ordenó el hundimiento de nuestro Crucero ARA GRAL. BELGRANO, lo que se materializó en horas de la tarde de este dia por parte del submarino HMS CONQUEROR. Seguramente -aparte de algún otro factor- era una forma de velar, ante la opinión pública inglesa - y mundial- el fiasco sufrido por la Task Force el 1o de Mayo.
  Tambien este dia se repitió la operación Black Buck (del Vulcan) con los mismos magros resultados.
- En el campo tactico operacional. El Carrier Battle Group cumplió operaciones aeronavales de: protección antisubmarina de la flota, ataque a la navegación interisleña, hostigamiento a la aviación argentina continental e isleña y cañoneo naval diurno a la Base Aerea Militar Malvinas.

Por esta época y en sus acciones de ataque a la navegación interisleña, el CBG logró los siguientes objetivos navales:

- Ataque aeronaval al ARA SOBRAL (03-Mayo) que buscaba a nuestros tripulantes del Canberra derribado el 1o-May. Por un Sea Linx del HMS COVENTRY. Murieron 10 inolvidables -para la FAA- marinos hermanos que arriesgaron todo para encontrar dos aviadores. Pero el Sobral

no se hundió, maltrecho regresó al continente donde llegó 3 dias después.

- Ataque aeronaval al Pesquero NARWAL (09-May) navegando en 52.45 S/58 N fué atacado por dos harriers y abordado por un helicoptero que hizo prisioneros a 25 tripulantes. El buque posteriormente se hundió.

- Ataque naval al ARA ISLA DE LOS ESTADOS(10 de Mayo) En el Estrecho de San Carlos, frente a Pto. Howard por fuego naval de la Fragata HMS ALACRITY, a las 22:30. Murieron todos sus tripulantes excepto el Capitan. El buque se hundió.

Navegaciones de hostigamiento aeronaval

El 03 de mayo la Task Force realizó una aproximación (figura 6-Portela)con el Portaviones HMS INVINCIBLE y escolta desde el Sudeste aproximandose hasta unas 90 millas nauticas de Puerto Argentino y luego girando decididamente al Este noreste, sin lanzar sus aviones embarcados (mala meteorología).

La Fuerza Aérea Sur, informada por Malvinas de esta aproximación lanzó -entre las 15:40 y 16:22) una oleada de 20 (veinte)aviones cazabombarderos y Bombarderos livianos (A 4 - MV y MK62)la cual se dirigió, en forma escalonada, al objetivo, pero cuando se encontraba proxima al archipielago fué llamada por el Cdo.FAS de vuelta al continente pués ya la flota enemiga se alejaba velozmente, saliendo de nuestro radio de acción. En estos mismos momentos, e identico objetivo, el Componente naval de la GMM -CAlte OTERO ordenó el despegue de dos aermachi M239 piloteados por el CC MOLTENI y el TF BENITEZ, pero a poco estos regresaron por mala meteorología y ausencia de blanco. Al aterrizar, en BAM Malvinas, el TF BENITEZ, rozó con su avión un medano de los alrededores de la pista y se estrelló, ya casi proximo al aterrizaje. Era otro glorioso argentino que dejaba su vida en Malvinas.

Al dia siguiente (04-May)la Task Force, repitió esta maniobra pero en sentido contrario (figura)y ahora con los dos portaviones y además lanzó sus aviones para atacar nuestra BAM Condor.

Nuevamente este dia el CBG recibió otro serio revés: cuando navegaba al sud de nuestras islas, (52.30 S/57.40 W) nuestros Super Etendard de la Aviación naval,le hundieron -con un misil exocet AMM39- al poderoso destructor -D 42- HMS SHEFFIELD y nuestros artilleros antiaéreos le derribaron dos harriers sobre la Base Condor; uno (XZ 450) piloteado por el Lt Nick TAYLOR, se estrelló en el mismo aeródromo. Este digno teniente permanece en su tumba de Darwin, junto a los nuestros. El otro (XZ 452) cayó al mar y su piloto fué rescatado.

El ataque al HMS SHEFFIELD

La aproximación del CBG enemigo había sido detectada por un avión explorador Neptune del CANA, el cual, en equipo de control con los Supere Etendard (LITORAL) de Rio Grande, los guió hasta las proximidades de la flota enemiga, luego que reabastecieron del KC 130 (RATA) Simultáneamente, la FAS cooperaba con un Lear jet (DELFIN) del Escdn FENIX, que distraería a las PAC enemigas y dos secciones de daggers MV (POLLO - TRIGO)armados con misiles aire-aire que protegerían a los Super etendard y al Neptune a 20/22.000 de altura. Los dos gloriosos superetendard , piloteados por el CC BEDACARRATZ y el TN MAYORA, llegaron a las proximidades del CBG y justo cuando este recorría el punto más cercano a Malvinas (fig) engancharon en sus radares a un"blanco grande" y uno "chico" y cada avión lanzó su respectivo misil (11:04) al "blanco grande" y regresaron de inmediato a Rio Grande. El viento era de los 300 grados 12 nudos.

Según las informaciones británicas -ellos son los únicos testigos; los pilotos SUE solo ven al blanco electrónicamente, por eco radar- solo un misil hizo impacto y fué en el D-42 HMS SHEFFIELD, el cual se incendió y se hundió el mismo dia (?). Nosotros creémos que tambien el portaviones HMS HERMES, pudo haber sido dañado.

~~Ekxxkxxx~~

Cañoneo naval diurno a BAM MLV

El CBG destacaba por esta época, alrededor del medio día, una flotilla naval, normalmente integrada por un Destructor (D 42) y una o dos Fragatas F-21, los cuales se acercaban hasta 12/15 millas de Puerto Argentino y cañoneaban la BAM MLV y sus alrededores. Simultáneamente, en tareas de alerta temprana y de trampa misilística (missile trap) destacaba a otro Destructor -normalmente el HMS COVENTRY y su escolta, la fragata HMS BROADSWORD,- los cuales, por lo general se ubicaban a unas 20 millas al norte de la ~~xxxx~~ Isla Gran Malvina. Al mismo tiempo, otros buques, con poderosos equipamiento ~~xxxxxxxxxx~~ realizaban operaciones de "engaño electrónico" sobre nuestro radar en Malvinas, simulando mayores movimientos navales a efectos de confundir el radar y desgastar a la FAS. Y muchas veces lo lograron !

El ataque fallido del domingo 9 de mayo

El nueve de mayo, aviones Lear Jet 35 de nuestro Escdn FENIX (LITRO 1 y PEPE) que cumplían, sobre tope de nubes- tareas de diversión (engaño) al CBG, vieron pasar- muy cerca- misiles superficie-aire en posición 51.30 S/58.30W, a los que evadieron con habilidad. Esto significaba que abajo había un buque misilistico británico. Además, en esa zona fué derribado este dia, un helicoptero de nuestro Ejercito con

un misil Sea Dart, aparentemente.

Detectado de esta forma el blanco y alarmada por los informes del radar Malvinas (el cual había sido eficazmente engañado y veía un enjambre de buques) la FAS también mordió el anzuelo y lanzó un poderoso ataque a pesar del mal tiempo reinante.

En el continente, esa mañana, todos los aerodromos estaban bajo minimos (2); llovizna, poca visibilidad y una capa de nimbus stratus que iba de los 20 m de altura hasta los 8.000 m. Esta situación meteorose extendía justo hasta el límite oriental del archipielago de Malvinas. Más al este comenzaba a mejorar.

Toda la mañana los aviones del EScdn FENIX habían toreado al CBG. Una de sus secciones -la más tempranera -PICO- decolada alas 0625 de Rio Grande, llegó a 80 millas de Puerto Argentino y fué informada (radar Malvinas) que una PAC se dirigía a interceptarla. Regresaron a Rio Grande, habian cumplido su misión (diversión). Otros cuatro -ya vimos- habían sido atacados con misiles Sea Dart. Pero una cosa es volar con mal tiempo en Lear jets - con tripulación y equipamiento correspondiente- y otra mucho más dificil es hacerlo -solo- en un avión de combate, armado con bombas externas y volando en formación.

Todo esto fué evaluado por el EM de la FAS, pero la confirmación que produjeron los ataques a los Lear, los decidió a ordenar nuestro ataque aéreo. Así, a partir del mediodía decolaron desde San Julian y Rio Grande, 17 (diecisiete)cazabombarderos A 4C y MV (TRUENO - PUMA - CONDOR -FORTIN - JAGUAR) que iban a ser dirigidos por un OCAT en vuelo (CHITRO). Los A 4C serían reabastecidos por los KC 130 (ÑATO - MARTE) Simultáneamente despegó una sección Fenix (PUA) que cumpliría nuevamente su misión "engañera".

Todos despegaron y se perdieron entre las nubes ~~xxxxxxxxxxxo-xxxxxxxx~~ individualmente; las escuadrillas se reunieron sobre el tope ~~de nubes~~ y así, escalonadamente se dirigieron hacia Malvinas.

Las nubes que les servian de alfombra, llegaban en su límite inferior a no más de 15 metros sobre las encrespadas olas de nuestro Atlantico Sur.

Todos llegaron a las proximidades del archipiélago... algunos intentaron descender en formación cerrada, pero no llegaron a ver el suelo; no tenían ayudas radioeléctricas y el radar de Malvinas, ahora no funcionaba (estaba muy interferido por las contramedidas electrónicas que ejecutaba la flota enemiga).

Pero hubo una escuadrilla que, como un boton, servía de muestra del espíritu de los aviadores de combate argentinos... La escuadrilla de skyhawks - TRUENO- habia decolado desde San Julian, en las con-

diciones meteorológicas que hemos descripto, a las 13:25.-

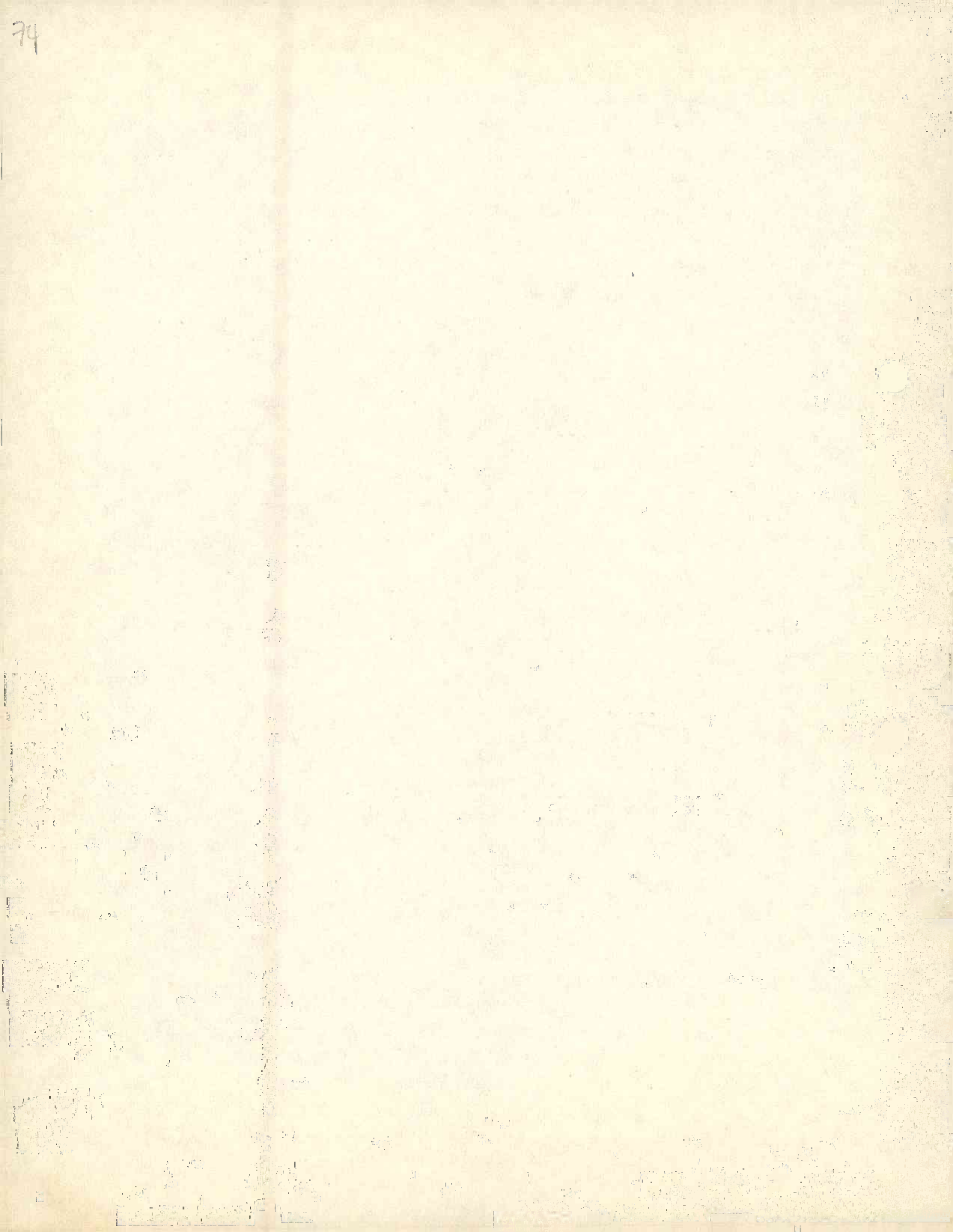
Se reunieron los cuatro sobre el tope y se dirigieron al punto -en el espacio- donde los esperaba "la chancha" (así habían apodado a los inolvidables Hercules KC 130) La encontraron y comenzaron a reabastecerse de a pares. Empezaron entonces los problemas...al Jefe de Escuadrilla y al último numeral no les funcionó el sistema de trasvase de combustible y debieron volverse al aterrizaje en San Julian. Quedó a cargo de la Sección restante el Ten J.E.CASCO, quien, si bien estaba habilitado profesionalmente para Jefe de Sección (2 aviones) esta misión tan riesgosa, por meteorología, en realidad exigía un guía con la experiencia de un Jefe de Escuadrilla. El numeral Ten J.R.FARIAS, le formó a CASCO y siguieron, los dos, a cumplir la misión. El primer error lo cometieron al iniciar anticipadamente el desdenso sobre el mar, sin ningún tipo de ayuda a la navegación. Formaron en"ciega" (3) y comenzaron a perforar las nubes... eran dos halcones temerosos que descendían -abrazados- por entre nubes cerradas, en medio del Atlantico Sur..! Fueron ocho largos minutos... pero los dos vieron las olas negras del mar.. y nivelaron; se apartaron un poco para distenderse, para aquietar sus corazones... pero sin perderse de vista... volaban a cinco metros sobre las olas y 10 m más arriba las oscuras nubes. El guía llamó al OCAT -eran las 14;40 - quería saber cuán lejos estaban de ese maldito buque que tenían que atacar!... estimaban estar próximos a la Isla Gran Malvina. El CHITRO les informó que, según sus calculos- el buque -era la COVENTRY- estaba unos diez minutos más adelante y en el mismo rumbo que llevaban (y efectivamente allí estaba)... los halcones, que volaban a unos 320 nudos (600 kms por hora) vieron pasar debajo de ellos algunas rocas que sobresalían de las olas del mar... luego al frente una masa oscura... y nada más. O mejor dicho ... el todo... iniciaban su viaje a la eternidad... Dios N.S los tiene en su santa gloria.

Los dos aviones se habían estrellado en la Isla South JASON, del Grupo de las SEBALDES, que tiene un monte de 200 mts de altura...

El resto de las escuadrillas volvió a sus Bases sin haber podido ver la superficie. El D-42 HMS COVENTRY seguía, majestuoso, navegando en nuestro Atlantico Sur.

Nuestro puente aéreo de guerra.

Luego de las acciones del 01-may, el puente aéreo -se apreciaba- debia ser vuelto a analizar ante los nuevos factores de la situación: presencia de PAC y buques misilísticos enemigos, en los alrededores de las islas. Esto y la existencia de la muy mala meteorología conspiró para que estos vuelos (FEA/ARA) se reanudaran efectivamente recién el dia 03-may, ante la necesidad de recuperación de heridos, entrega de refuerzos críticos y sobretodo apoyo moral.


74

Para ello se constituyó el Escuadrón Transporte C-130 dependiente ahora de la FAS, el cual a partir de esta fecha y hasta el 14 de Junio cumpliría 33 aterrizajes en BAM MALVINAS y 2 lanzamientos (en Darwin y Howard) en operaciones impecables de transporte aéreo en un teatro aeromarítimo, tremendamente dificiles. Todo esto sin contar los intentos de aterrizaje - - que muchos llegaron hasta la propia vertical de la pista y no pudieron materializarse por situaciones tácticas o meteorológicas. La Fuerza Aérea(y los aviones de transporte de ARA que lograron aterrizar 13 veces, en este período, en Malvinas) volvieron a asombrar al mundo, ahora con sus aviadores de transporte.

Este dia se realizó el primer intento de cruce por parte de un C-130 que rompía el bloqueo de guerra británico y les demostraría que ellos tampoco habían logrado la superioridad aérea. Era el PATO piloteado por el Jefe del Grupo 1 de Transporte aéreo, a cargo ahora de los C-130 de la FAS, quién, pese a la niebla enfrentó la pista de BAM MLV (a 30 mts de altura) pero se topó con dos fragatas y un buque logístico y regresó a Rio Gallegos. Dos dias despúes -el 06 may- podría aterrizar el TIGRE.

Una nueva reflexion

Como hemos visto, la FAS, entre el 1o y el 18 de mayo/82 había intentado dignamente atacar, pero, a esta altura ya de los acontecimientos, advertía que no solo se necesita contar con aviones, hombres y espíritu... tambien se necesita el Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Información (C3I).

Este C3I es el sistema nervioso que distingue a la aviación de la artillería. Los aviones son seres vivientes, estan tripulados por seres humanos capaces de tomar decisiones en todo momento y lugar si se los alimenta con información y se les da ordenes, o instrucciones si son necesarias. Esa es su gran ventaja sobre los proyectiles artilleros o algunos misiles. Por lo tanto debe aprovecharse esa ventaja fundamental. Y esa ventaja se aprovecha si se logra instalar un sistema que permita:

- VER ... en todas las distancias e instantáneamente, dentro de un teatro de operaciones.
- COMUNICAR entre el Comando y el avión, para
- CONTROLARLO y dirigirlo mediante instrucciones y ordenes que varían constantemente.

Solo así se puede, honestamente decir, que se comanda una operación aérea.

Y hoy, la tecnología moderna permite lograr, sin mayores esfuerzos, estos parametros. Solo se necesita asumirlos.

EL ATAQUE AL DESTRUCTOR HMS GLASGOW
12 de Mayo de 1982

Se iniciaba un nuevo dia y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas (aunque todo el Teatro de operaciones continuaba dentro de una masa de aire cálido, estática, que producía techos mínimos con nieblas, lloviznas y brumas).

El Comando de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de Exploración y reconocimiento (lejanos y cercanos) estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron durante todo este dia. (BAGRE - CARDO - LEON - CONDE - FUEGO - RAYO - BAGRE II - CARDO II - LEON II)

La información.

A partir de las 06:00 hs el Comando FAS comenzó a recibir, del CIC Malvinas, la información de 3 buques que se aproximaban desde el este-noreste rotando al sur (uno se alejó) hasta que a las 11:42 Malvinas informó que había comenzado el cañoneo naval a la zona Este de Puerto Argentino.

Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y Exploración, la FAS, al tiempo que esperaba mejor meteorología en Malvinas, planificaba su respuesta operativa. Esta consistía en un ataque con 8 skyhawk A4B de Rio Gallegos y 6 MV de Rio Grande; todos con una bomba Mk 17 de 500 kgs cada uno. Estas escuadrillas deberían atacar a los objetivos navales detectados, con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además los A 4B serían apoyados por dos reabastecedores KC 130 (DURO) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 skyhawks simultaneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO).

Por errores en la interpretación y transmisión de las ordenes fragmentarias (de operaciones) y otros problemas técnicos no pudieron salir los MV de Grande. Asi que toda la gloria quedó en manos de los A 4B y sus magníficos halcones.(4)

El ataque

La primera escuadrilla (CUÑA) despegó de Gallegos a las 12:20 reabasteció de un KC y se dirigió a las Islas, donde, dirigidos por el OCAT (RAYO) localizaron el blanco.

En la zona todavía había (13:30)bancos de niebla y en los parabrisas de los halcones, una gruesa capa de sal -producto de la sal marina que llegaba a sus aviones cuando volaban tan razante- les impedía ver con claridad al frente, debían "vichar" por las lunetas laterales de sus cabinas. Dieron un rodeo y se lanzaron, con mar de espaldas, sobre sus presas marinas. Eran dos buques -el Destructor HMS GLASGOW-

y la Fragata HMS BRILLIANT - que comenzaron a defenderse con todas sus armas. Los Cuña ~~comenzaron~~ iniciaron la aproximación razante... sus miras ya aunque empañadas por la sal, tenían sus blancos anhelados... pero un Sea Wolf de la Brilliant impactó en el avión del 1er Ten. M.H.NIVOLI y se desintegró...casi simultáneamente otro Sea Wolf impactó en el avión del Ten J.R.IBARLUCEA que corrió la misma suerte, pero había logrado lanzar su bomba!

El lider de la escuadrilla -1er Ten.M.O.BUSTOS- ya había sobrepasado al Destructor, arrojandole su nueva bomba de 500 kgs, pero tambien fué impactado por un Sea Wolf cuando se alejaba... Quedaba solo el más joven de los cuatro, un pichón de halcón, el Alferez VAZQUEZ quien atacó a la BRILLIANT, le lanzó su bomba y la cañoneó y se alejó dejando a la Fragata con sus letales Sea Wolf fuera de servicio, momentáneamente... lo que sería vital para la nueva escuadrilla de A 4B que ya se acercaba.

Los ORO

La segunda escuadrilla - ORO- atacó dos minutos después, pero en sentido contrario (desde la costa al mar) lanzandosé los trés primeros sobre la HMS GLASGOW y el cuarto sobre la HMS BRILIANT que esta vez no lanzó sus temibles Sea Wolf. Venian con el mismo problema de los parabrisas empañados por sal.

El 1er Ten.F.GAVAZZI logró un excelente impacto sobre el Destructor. Su bomba entró por la linea de flotación de babor -a popa- y comenzó a recorrer el buque por su interior. Destruyó un botellón de aire y salió -a proa- por la otra borda explotando en el mar. A su salida dejó una agujero en el buque -como una flor- de dos metros de diametro por donde entraba agua, cuando el buque rolaba.

Este increíble halcón, cuando la escuadrilla regresaba, al entrar en la Isla Soledad y sobrevolar las proximidades de Darwin fué derribado por una batería propia de 35 mm de la artillería antiaérea que defendía nuestra Base CONDOR... no se pudo eyectar -iba casi razante- y murió -como Garcia Cuerva- producto de nuestra inexperiencia de guerra y nuestro celo -nervioso- por cumplir la misión. Eran las 14;00. HMS GLASGOW sería retirada del TOAS y enviada ("fuera de combate") navegando a seis nudos a Gran Bretaña. Los restos del halcón fueron rescatados por un helicoptero de la FAA (TORDO) y trasladados a la BAM Condor donde quedaron para siempre sepultados.

Dice el Diario de guerra de la Batería 601:

-Dia 12: Es un dia negro para la Artillería antiaérea pués las piezas de 35 mm derriban un avión A 4B propio, piloteado por el 1er Ten GAVAZZI, falleciendo éste en el acto."

El Libro británico Falkland air war (5) dice:

"Zelaya, Gavazzi y Dellepiane se fueron sobre "Glasgow", dejando solo a Arrarás para atacar la "Brilliant". Afortunadamente, la suerte estaba del lado de ellos esa tarde, porque el sistema Sea Wolf de la Brilliant falló en el peor momento para los británicos, dejandolos sin su cobertura misilística antiaérea. Aunque ambos navios tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron daños a los skyhawks, los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La Brilliant vió como la bomba de Arrarás rebotaban cortas en el mar, pasaba sobre el buque y caían del otro lado, sin explotar. La Glasgow fué menos afortunada, Gavazzi vió como una de sus bombas (N.A. iban con solo una bomba de 500 kg cada avión) impactó en el medio del buque, cerca de la linea de flotación y mientras en alejamiento vió la explosión. En efecto su bomba había pasado a través del buque y salió del otro lado, antes de detonar. Aunque la bomba pasó a través del cuarto de máquinas, no había dañado estructuras o equipos críticos, pero sí los agujeros eran grandes y proximos a la linea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, la Glasgow había sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable y aunque pasó todavía unos dias más en operaciones con la Task Force, fué enviada a Inglaterra en la primera oportunidad."

La Fuerza Aérea Argentina, había demostrado que con buenas boleadoras, e inmejorables jinetes se podía sacar "fuera de combate" un poderoso Destructor OTAN.

Consecuencias de este ataque

Este ataque le demostraba al Comando de la Task Force que ella NO POSEIA LA SUPERIORIDAD AEREA y que la Fuerza Aérea Sur continuaba siendo eficiente en sus ataques a objetivos navales, por más que no la ayudaran sus armamentos.

Ante esta triste certeza, ~~ordenaron~~ el CBG decidió:

- No aproximar de día ningún buque en cañoneo naval a Puerto Argentino. Solo de noche, cuando los sitemas de armas cazabombarderos argentinos no tenían capacidad operativa.
- Retirar los portaviones a unos 200 km al Este de nuestro archipielago, bien fuera del radio de acción de nuestros cazabombarderos. (Todavía no había llegado el 30 de mayo !)

Finalmente deseamos reiterar aquí, con el recuerdo fresco del HMS GLASGOW que si bien la Fuerza Aérea Argentina no reclama haber obtenido la superioridad aérea en el Teatro de Operaciones Malvinas, no acep

ta tampoco que la Task Force lo lograra.

Si ellos hubieran disfrutado de esa situación, nuestros defensores terrestres de Malvinas hubieran visto - a simple vista- a los buques enemigos de todo tipo, merodear en los alrededores del archipielago, como sucedió al comienzo del dia 10 de Mayo. Pero no más a partir del 12 de Mayo. Hubo una excepción -el 21/23 de Mayo- en que entraron al Estrecho de San Carlos y se mantuvieron en esa peligrosa situación. Pero era un riesgo calculado y ya veremos cuál fué su costo.

Comprendemos la lógica de nuestros defensores terrestres de Malvinas, que aprecien que el enemigo poseía una total superioridad aérea; las fuerzas terrestres británicas acusaban de lo mismo a Woodward (6), pero la verdad talvez mejor la exprese, el Secretario de Marina de los EE UU -JOHN F. LEHMAN (a quien no se le puede adjudicar parcialidad por la Fuerza Aérea Argentina) y que -asesorado por su poderoso Estado Mayor- dijo en su informe al Congreso de los EEUU (Subcomite de Defensa) el 03-Feb-83:

> "A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harriers, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos fueron capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición". "Sin embargo y afortunadamente para los británicos- la guerra aérea se circunscribió a las horas diurnas, es decir, a 8 de las 24 horas."

L L A M A D A S - CAPITULO

La Vigilia Armada

(1) No otra cosa que el Comité de Defensa que esta vez (domingo) se reunió en la casa de descanso de la Primer Ministro, en Chekers, antes del almuerzo.

(2) Bajo minimos. Condiciones meteorológicas del aeródromo debajo de las cuales esta prohibido volar, por razones de seguridad del vuelo.

(3) Formación "ciega". Los aviones se juntan a 2/3 metros de distancia para poder verse dentro de las nubes.

(4) En la F.A.A. existe la costumbre de llamar Halcones, a los pilotos de los Skyhawks.

(5) FAW -autores-, -editorial-, -año-.

(6) Copiar de UT, pág. 7, inc. 2º). Artículo del Sunday Telegraph.

CAPITULO

EL ASALTO ANFIBIO BRITANICO

y la reacción aérea

Los prolegómenos (13 al 20 de mayo de 1982)

La meteorología

Esta semana (jueves 13 a jueves 20) siguió el mal tiempo en todo el teatro de operaciones, lo cual ~~xxxxxxxxx~~ penalizaba las operaciones aéreas de ataque de nuestra parte. Una masa de aire inestable, producía nubes del tipo nimbus stratus y más abajo una capa de stratus cumulus con techos no mayores de 300 mts. La visibilidad se mantuvo en 2/3 km reducida por lloviznas y, en ocasiones, niebla. Temperatura ~~4/5~~ 5 grados. Punto de rocío 4/5 grados. 1007.0 la presión.

El enemigo

Su principal tarea era preparar el asalto anfibio, que materializaría a partir del dia 20. Mientras tanto realizaría operaciones de hostigamiento aeronaval y de diversión (engaño). Veremos cuales fueron las más destacadas de este período:

Ataque a nuestra Base aeronaval CALDERON (fig)

Por medio de un equipo comando (45 hombres del SAS (1)) que operó en la madrugada del 15 de mayo (04:30 a 08:40) sobre la pista y plataforma de estacionamiento de aviones. Lograron producir daños muy severos en los aviones (2) y en la intersección de ambas pistas produjeron cráteres que las inutilizaron momentáneamente. ~~Este equipo SAS, al ser recuperado en helicóptero, al portaviones HMS HERMES, se estrelló en el mar, sin posibilidades de rescate.~~ Existen indicios de que parte de este calificado personal tuvo posteriormente un accidente fatal al ser trasladado en helicóptero sobre el mar.

Esta operación -de neta ejecución en el campo táctico- y de caracter conjunto (RA-RN) produjo resultados en el campo estratégico operacional argentino y quedó como un modelo de la lucha por la superioridad aérea sin empleo de medios aeronáuticos.

La FAA, al tener noticias de estas pérdidas en el Teatro de Operaciones Malvinas, ordenó la reposición inmediata de sus aviones Pucará. Por ello, este mismo 15 de mayo, cruzó desde el continente, una escuadrilla (POCKER) de 4 ~~Pucará~~ aviones, los cuales arribaron a las 17:00 a la BAM CONDOR, en Goose Green. Fueron acompañados y guiados en el cruce, por un avión del Ecdn FENIX (MACHU).

Infiltración de Tropas especiales a nuestro continente

Esta fué otra operación atípica, tendiente a infiltrar elementos SAS para la alerta temprana del CBG (3) que detectaran nuestras salidas de aviones de combate. Consitió en una "escapada" que hizo el portaviones HMS INVINCIBLE en la noche del 17/18 de mayo hacia el oeste

de Malvinas, con el objeto de acercarse al continente y lanzar un helicoptero Sea King (ZA 290) (00:15) que voló hasta proximo a PUNTA ARENAS (Chile) y luego fué incendiado por su tripulación. Demostraba la deficiente "Alerta temprana" que padecía el CBG.-

Operaciones aeronavales de hostigamiento

Con su arma aérea, el CBG atacó a nuestros objetivos terrestres (BAM MLV -BAM CONDOR- BAHIA FOX- helicopteros EA en Mte Kent) y ya sobre el 20 de mayo, intensificó su cañoneo naval nocturno y otras acciones con helicopteros tendientes a velar el sitio elegido para el desembarco.

Exploración y Reconocimiento estratégico por parte de la RAF

En una nueva demostración de su rol estratégico, la RAF, operando desde Ascension Island, lanzó, estos dias sus aviones NIMROD, con reabastecimiento en vuelo, los cuales comenzaron a barrer electrónicamente el Atlantico Sur, a partir del 15 de mayo, en salidas que insumían 19 horas de vuelo cada una, hasta proximos a Pto Argentino, volviendo proximo al litoral argentino hasta la altura de Mar del Plata y luego Ascension. Es decir, una zona de 1.000 millas de largo por 400 de ancho, pudiendo detectar, con sus poderosos radarse Searchwater hasta una embarcación del tamaño de una lancha. Estas salidas tenía por fin investigar los movimientos de nuestra flota, en esos dias previos al desembarco. Aunque tambien nos demostraron la deficiente o nula información satelitaria que padeció el Comando de la Task Force.

Refuerzos RAF a la aviación embarcada

Tambien en estos dias arribaron a la zona de operaciones, en el ATLANTIC CONVEYOR, los aviones y pilotos del Escuadrón 1 de Caza de la RAF -1(F)Sqdn- para operar con sus Harrier GR 3, en el portaviones HMS HERMES, junto al 800 Naval Air Sqdn de FRS 1.- Una nueva (y envidiable) demostración de la integración de las Fuerzas Armadas británicas en el accionar conjunto.

Nuestra Fuerza Aérea

Por su parte la FAA, ante la no detección del enemigo en tiempo y lugar oportuno (Para peor los Neptune habían sido retirados de servicio por agotamiento) y seriamente penalizada por la meteorología, solo podía vigilar y desgastar (o molestar) con sus precarios medios al enemigo. Así cumplió esta semana:

Operaciones de diversión. El siempre dispuesto Escdn FENIX - con sus magníficos hombres- ejecutó esta semana 13 salidas que- para los radares enemigos- tenían todas las características de salidas cazabombarderas. El mando naval enemigo no tenía más remedio que alertar y lanzar sus PAC aún en malas condiciones meteorologicas.

Operaciones de Exploración y Reconocimiento aéreo . En las areas cercanas (11) once salidas del Escdn FENIX y en el ambito lejano trés de B-707 del Comando aéreo estratégico.

Puente Aéreo a Malvinas. En esta semana de vigilia y fortificación de nuestros defensores terrestres en Malvinas, ante la inminencia del asalto enemigo, la FAS logró poner en nuestra base de Pto Argentino 9 (nueve) aviones C-130 (4) que llegaban repletos de pertrechos (entre ellos dos cañones CITEFA de 155 mm) (TIGRE-OSO-ARIES-LIBRA-TERO- PAMPA-CAIMAN-LIBRA-PATO)y además efectuó dos lanzamientos de viveres y ropas sobre Darwin (el dia 19 - TRONCO) y el dia 20 (PATO) sobre Bahia FOX. Estos lanzamientos exigían que un equipo de hombres, especialistas de la FAA, (equipo ECCO) (5) se trasladara previamente al lugar para preparar, marcar la zona y arreglar el recibimiento de dicho lanzamiento. Ambos lanzamientos fueron impecables. El Jefe del ECCO- 1er Ten RYUSE-se molestó mucho, en ~~Kkm~~ Ba.FOX, porque alguna unidad terrestre de la zona, había disparado al Hercules -por desconocimiento- en el momento del lanzamiento, a pesar de toda la prédica que él habia hecho el dia anterior - con gran suficiencia- ante la sufrida tropa. En su condición de "aeronauta" y sabiendo que no permanecería con ellos mucho más tiempo que les permitiera reaccionar y vengarse, despotricó bastante por la falta (involuntaria) que los pobres "verdes" habían cometido y les requirió que, solicitaran a sus superiores en Pto Argentino, su urgente relevo dado que ya había finalizado su misión. Los sufridos "terraqueos" le cumplimentaron su pedido... pero sigamos mejor con su propio informe:

" Cumplida esta misión nuestro equipo quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales que se encontraban en Pto.Argentino; en trés oportunidades se requirió al RI 8, que mantenía enlace con P. Argentino, que informara que había finalizado su misión en el lugar y que esperaba ordenes. Nunca se tuvo respuesta.

Ante esta situación el suscripto, conjuntamente con su gente, se puso a ordenes del Jefe de la Compañia Ingenieros, pasando a integrar el pelotón de comando de dicha Compañia; situación que se mantuvo hasta el dia 15 de Junio, dia de la rendición.- "

Moraleja ~~Reflexión~~: En la guerra: "Nunca digas; de esta agua no he de beber !

Reconocimiento Ofensivo sobre Malvinas. Nuestros Pucará, operando desde su Base CONDOR, en Goose Green patrullaban -a pesar del mal tiempo- las zonas donde se insinuaban movimientos del enemigo, el cual ya se había infiltrado en las costas de nuestra Isla Soledad y ~~que~~ transmitía informes de nuestro despliegue y preparaba las marcaciones y señales que las tropas de asalto debían encontrar a su arribo a nuestras playas.

Asi cumplieron, en estos dias, nuestros Pucará salidas (FIERRO?GAUCHO PATRIA - GRITO)

La conducción operacional argentina

El 16 de mayo, en nuestro Comité Militar se estudió la creación del CEOPECON; organismo conjunto improvisado, que reunía a los trés comandantes operacionales del continente: Cte TOAS -Cte.CAE - Cte FAS., en Comodoro Rivadavia, en un intento tardío de suplir la tremenda deficiencia -ya entonces muy notoria- de nuestras Fuerzas para las operaciónes conjuntas.

Como lo hemos afirmado (Nuestra reflexión pag)el aparato de la Defensa Nacional termina en unas Fuerzas Armadas INTEGRADAS totalmente en la operación militar conjunta; tal como lo demostró en esta guerra nuestro enemigo ! Aunque cada Fuerza conserve su individualidad, su espiritu, sus tradiciones, etc.

Hasta que no hayamos logrado en plenitud esta integración interfuerzas, única garantía de un eficiente accionar militar moderno, no pensemos en la guerra. Y no es nada tan difícil; nuestro país tiene profesionales especialistas en esta disciplina que muchas veces han presentado proyectos varios, para todos los gustos y exigencias, respecto a esta integración. Pero no son los militares los que deben decidir si se implementa o nó un determinado proyecto. Es el PODER POLITICO quien tiene la responsabilidad de estudiarlo y luego ORDENARLO.-

EL ASALTO ANFIBIO BRITANICO

Para el 20 de mayo de 1982, el nuevo -y ahora serio- asalto anfibio estaba totalmente planificado y la Task Force (Northwood) contaba ya con todos los recursos solicitados, para ejecutarlo (a fin de "Recuperar the Flkland Islands" (6). Veamos cómo estaba dirigida y organizada esta operación anfibia cuyo nombre en codigo era SUTTOM. Se trataba de trés Grupos principales, dependientes del Comando de Northwood:

1o) Fuerza terrestre de desembarco. Cuyo comandante sería finalmente el General J. MOORE (RM) pero que, en estos momentos, lo ejercía el Brigadier (RM) J. THOMPSON, Jefe de la Brigada de Comandos de Infantería de marina No 3 (BrCdo 3 RM) a bordo, entonces, del HMS FEARLESS. Además de dicha Brigada esta fuerza estaba constituída con unidades de Paracaidistas (del Royal Army), elementos SAS y SBS(1). Más adelante, a principios de Junio, se les uniría una nueva Brigada de Infanteria (Br I 5) del Royal Army, al mando del General A.WILSON.

2o) Grupo de desembarco anfibio. Al mando del Comodoro (RN)M.CLAPP.

Que comandaba los buques de transporte y desembarco de las tropas y que luego de desembarcadas administraba los movimientos marítimos (logísticos) en la zona aledaña a la cabecera de playa.

3o) Grupo de Batalla (Carrier Battle Group). Al mando del VAlte Woodward que escoltaría la navegación del grupo de desembarco y luego protegería, desde el mar, la zona aledaña a la cabecera de playa y finalmente proveería apoyo de fuego naval y aéreo a las operaciones terrestres.

Todo este convoy navegó, a partir de las 19:30 del 20 de mayo en dirección a Pto Argentino (en un rumbo de engaño). La meteorología continuaba siendo mala, como en los dias anteriores. Cubierto con techos de 150 mts y visibilidad inferior a 500 mts. Mientras tanto algunos destructores y fragatas maniobraban cercanos a las costas de Fitzroy, o Peninsula de San Luis, o Peninsula de Freycinet, cañoneando la costa y lanzando bengalas desde helicopteros, todo ello con el proposito de velar el real objetivo. El convoy de desembarco, al acercarse al noreste del Archipielago giró decididamente hacia el oeste sudoeste para dirigirse a la desembocadura norte de nuestro Estrecho de San Carlos, zona Fanning Head. Arribaron allí a la medianoche. Los buques del Grupo de desembarco eran los HMS: FEARLESS, INTREPID, CAMBERRA, SIR GALAHAD Y NORLAND. Los que los protegían del Carrier Battle Group eran los HMS: BRILLIANT, ARGONAUT, YARMOUTH, PLYMOUTH, ANTRIM, ARDENT, BROADSWOARD, ALACRITY, ANTELOPE y ARROW.

A las 01;00 aproximadamente del 21 de mayo, ya el grupo de tropas había entrado en el Brazo San Carlos (ver figura) y comenzó el desembarco, el cual para el amanecer (08:30) había logrado establecer la cabecera de playa en trés zonas, simultáneamente (Establecimiento San Carlos, ambas margenes del Estrecho y Puerto San Carlos.

Toda la operación se había realizado, hasta este momento, sin inconvenientes, excepto el derribo de dos helicopteros Gazelle del Escdn aéreo de la BrCdo 3 RM (el XX411 piloto herido muere posteriormente Sgt.A.P.EVANS) y el XX402 cuya tripulación murió (LtK.Francis y Cpl. B. GRIFFIN) por parte de una fracción del Ejercito Argentino al mando del Tte.1o ESTEBAN.

LA BATALLA AEREA DE SAN CARLOS

Con este titulo se conoce, en la Fuerza Aerea Argentina, las acciones aeromarítimas y aéreas que siguieron al desembarco británico en San Carlos.

Esta batalla estuvo confinada al Estrecho de San Carlos, ambas margenes y una extensión de no más de 20 Kms aledañas a cada una.

Duró desde este 21 de mayo, a las 09;00 aproximadamente hasta el 27, dia en que, consolidada en el terreno la cabecera de playa, el enemigo inició el avance sobre Darwin-Goose Green (en adelante D-GG).

Los britanicos se refieren a esta batalla aérea como a "EL VALLE DE LAS BOMBAS" -"Bomb Alley") Por supuesto que a las bombas que se refieren son a las muchas que les lanzaron los aviones argentinos (65%) de las cuales no explotaron.

Y ¿por qué no explotaron? Como vimos en el Cap ,pag , la FAAK tenía prohibido (Resolución Comil 1/69) desarrollar armamento especial para estas tareas aeromarítimas, de responsabilidad "colateral" para la FAA. Así que no poseía armamento ni experiencia para el ataque a objetivos navales. Cuando se vió enfrentada inesperadamente a este desafío, solo pudo usar el único armamento aceptable que poseía: las bombas de caída libre, que ~~poseía~~ utilizaba para objetivos terrestres (duros) que normalmente se lanzan en picada desde unos 600 mts de altura. En ese recorrido la espoleta tiene el tiempo suficiente para armarse (se le sale el seguro). Una pequeña helice que gira, al caer la bomba, y se va desenroscando en la rotación y permite que quede libre el percutor (que es lo que hace explotar la bomba).

Cuando se debe atacar un buque, con este tipo de armamento, y ante las tremendas y eficaces defensas del mismo, la única forma posible de aproximación que les quedaba a nuestros pilotos para tener alguna chance de supervivencia, era colocarse a muy baja altura, casi rozando el mar, en un tunel imaginario entre esta superficie y el plano horizontal que pasaba por la cubierta del buque. Es decir por entre el fiambre de un emparedado de no más de 3 mts de altura. Allí, las últimas armas con que se defiende el buque, son cañones y misiles especiales y -gracias a Dios- no tienen mayor efectividad a este nivel.

Las bombas que lanzabamos, en caída libre y empujadas por la inercia que les daba la velocidad del avión (unos 850 kms) debían ser soltadas entre 50 y 80 mts del buque y de inmediato brincar hacia arriba para saltar su superestructura (chimeneas, mastiles, antenas,etc).

En estas condiciones de lanzamiento improvisadas, nuestras bombas sufrían dos problemas principales: (I) El seguro de la espoleta no tenía tiempo de liberar al percutor y además al regularsele el retardo para que explotaran después que el avión hubiera sobrevolado (caso contrario la explosión afectaría al propio avión) muchas bombas traspasaban el buque y explotaban en el mar, del otro lado. (II) La consistencia blanda de estos buques, no ofrecía la resistencia necesaria para introducir el percutor con fuerza e iniciar la explosión. La imaginación criolla de nuestros tecnicos hizo que se inventaran algunos palia-

tivos a estos problemas aunque sin asegurar su total solución, durante el conflicto. Pero esto recién cuando advertimos el problema; fué cuando la BBC de Londres anunció jocosa, que nuestras bombas no explotaban !

Creemos que esta será la última guerra en que se ataque a los buques con bombas de caída libre... como ~~tampoco~~ ya no se usan las boleadoras y las lanzas en la caballería.

Aunque todo sirve cuando se trata de defender la dignidad nacional !

La primera reacción aerea del archipielago

Desde la BAM Malvinas, en Pto Argentino, despegó, alrededor de las 09:00 un avión aermachi 239 de nuestra aviación naval, ordenado por del CAlte OTERO, Componente naval ante la GMM. Su heroico piloto fué el TN O.CRIPPA, quién se dirigió a San Carlos, a investigar... vió el enjambre de buques y hombres, en plena tarea de consolidar sus posiciones. Los británicos, tomados por la misma sorpresa de la que trataba de reponerse Crippa, no reaccionaron y fué lo que aprovechó el aviador naval para disparar sus cañones y cohetes al buque más proximo. Se trataba de la Fragata HMS ARGONAUT, a la que impactó con ambos armamentos y escapó hacia el terreno -de colinas- de esa zona, siempre razante, rumbo a Pto Argentino, donde aterrizó a los pocos minutos e informó al Comando argentino. Ya no había ninguna duda... los britanicos habían iniciado el asalto a nuestra Isla Soledad.

En la otra Base Aérea (la CONDOR en Goose Green) desde donde operaba el Escuadrón Pucará, la situación era muy distinta; desde la madrugada sufría el cañoneo naval de una fragata -HMS ARDENT- que se había introducido en el Brazo Brenton (lo que la situaba a unos 8 kms de distancia de la Base) y que no cesó de disparar durante toda la mañana. Además tropas infiltradas británicas (SAS) en la zona de Darwin, ejecutaban acciones de diversión y reglaban el tiro de la fragata.

En pleno cañoneo (06:00) se reunió, la Plana Mayor en el Puesto de Comando de la Base (un pozo de 2x3 mts de superficie y 2. de profundidad) y se ordenó la reunión de la Escuadrilla TIGRE, se la puso en situación y se ~~ordenó~~ decidió su despegue para tareas de Reconocimiento ofensivo (7).

La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la escuadrilla debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker -construido en la cabecera de pista- y desde allí, cuando los mecánicos traían el avión, corrían, entre andanada y andanada hacia él y despegaban... Así lo hizo inicialmente el Jefe de Escuadrilla -Cap.BENITEZ- pero no pudo decolar su numeral y siguió solo a la zona de desembarco, confirmó la presencia de los buques de asalto, lo cual informó a su Base (09:20) pero casi inmediatamente fué

derribado por un misil blow pipe en proximidades de"The gap", se eyectó y trás larga odiséa (8) regresó, caminando al anochecer a su histórica Base CONDOR.

Después de él, y en forma individual despegaron el numeral 4 (My. TOMBA, un legendario voluntario que no tenía por qué estar allí, él era cursante de la Escuela de Guerra en esos dias!) y otro joven Ten BREST; Estos dós atacaron, por indicación de la Base, una casa donde se encontraban los comandos SAS (que dirigian el tiro de la Ardent) y la destruyeron totalmente, a Brest le fallaron las coheteras y se dirigió a repararlas en Pto. Argentino. Quedó TOMBA solo y se dirigió a la Base, donde ya estaba decolando el numeral 3 (1er.Ten MICHELOUD). Ambos se reunieron y se dirigieron a otro objetivo ordenado (helicopteros en Cerro Bombilla) pero no los encontraron. En eso pasaron dos harriers y Tomba dijo: "Vamos tras ellos" ! (era su subconciente de cazador, de halcon del aire) pero apenas viraron se dieron cuenta de la utopía, ya no los veían... tampoco veían a un tercero (el Lt Cdr. WARD) que ya estaba en su cola frenando con todo lo que podía para no sobrepasarlo, pero lo sobrepasó nomás... MICHELOUD lo vió y escapó entre cañadones, TOMBA seguía buscando a los helicopteros... y Ward lo cañoneó desde atrás; le pegó en su motor derecho, el que dejó de funcionar y lanzaba humo, hizo un nuevo giro, el Harrier y ahora lo cañoneó sobre su ala izquierda, que empezó a deshacerse en pedazos... TOMBA se eyectó y, cuando su paracaídas se abrió vió pasar por debajo de él a su noble Pucará, todavia volando derecho pero casi sin su cola !...Era su caballo criollo que moría ... pero de pié ! con toda la elegancia de un argentino !..

TOMBA comenzó su caminata hacia su Base, pero la noche lo encontró al límite de sus fuerzas... en esos momentos llegó el Helicopteró TORDO, que lo encontró y lo llevó de reqgreso a casa. Esa noche, dice Micheloud, quien había regresado sano y salvo a su Base, "estábamos cenando entristecidos cuando llegaron, casi al mismo tiempo BENITEZ y TOMBA... el alboroto fué impresionante y... nos permitimos brindar con un traguito de Ginebra" ! Aviadores de mi Patria !!

La reacción de la Fuerza Aérea Sur, continental

Nuevamente la Fuerza Aérea mostraba con nitidez su ESPIRITU ! El enemigo estaba ahora dentro de su radio de acción y en un Estrecho que no le permitía mayores maniobras y sobre todo no podía abandonarlo; debía mantenerse allí para defender, inicialmente a la cabecera de playa contra los ataques aéreos. El Estado Mayor de la FAS, desde varios dias atrás, había estado planificando este aqtaque masivo que lanzaría cuando el enemigo naval se encontrara aferrado al desembarco, en cualquier costa de nuestro archipielago.

Así fué que, en el momento esperado, el Comando de la FAS, dió la señal y... se puso en marcha EL VALLE DE LAS BOMBAS !!

A partir de las 09:45 comenzaron a salirx~~53~~ ~~(~~ las primeras de las 53 (CINCUENTA Y TRES) salidas de combate previstas, de las cuales 45 aviones llegaron al objetivo (80 %) (9).

Aparte de estas salidas de combate puro, se cumplieron 4 de Pucará (BAM CONDOR) 13 (trece) del escuadron FENIX (engaño y control táctico) y 4 de reabastecedores KC 130. En total 62(sesentidos) salidas operativas de combate.

En la madrugada de este día, recostado sin poder conciliar el sueño, ante su primera misión que ya conocía, el My. PIUMA -piloto de caza- meditaba:

"Durante mi vida profesional había participado, en las unidades de Caza, junto a mis camaradas y amigos de charlas y asados de muchas inquietudes... nos sentíamos entonces y nos sentimos ahora orgullosos de nuestra especialidad.

El espíritu de todo piloto de caza es muy particular, tiene algo de lírico y bohemio, pero posée una firme personalidad, cuyo comportamiento, quizás, se asemeje al de los pumas. Estos, cuando están en pareja se disputan la presa ferozmente, pero apenas se los ataca se aglutinan inmediatamente.

Es por ello que todo piloto, que alguna vez formó parte de una unidad de cazabombardeo, tiene algo en común; quizás su desafío a la vida, su osadía, su intrepidez, que hace que se unan ante el peligro, se protejan unos a otros en sus tácticas aéreas, sean camaradas y leales amigos. En definitiva, formen un grupo humano disciplinado, profesional, austero y combativo, con gran sentido del honor y la lealtad.

Fueron estos pensamientos y recuerdos de esa noche que me hiciera presentir la llegada de nuestra hora; me empujaba la voluntad de dar el ejemplo".

Si bien la batalla aérea de San Carlos duró -como hemos dicho- siete dias, éste primero -el 21 de mayo- fué el más intenso y duro para la FUERZA AEREA SUR y, sin dudas, el dia en que se inmortalizó.

En este otro largo dia, nuestros aviones llegaron en cuatro oleadas que finalizaron a las 19 hs... ya de noche. Veamos:

Primera Oleada

La primera oleada la cumplió el Escdn Dagger MV estacionado en Rio Grande. Consistió en 11 aviones, armados con cañones y una bomba de 500 kgs.c/u, que llegaron al Estrecho alrededor de las 10:30 hs

y lo abandonaron a las 11:00.

La primera escuadrilla (ÑANDU) atacó (10:32)en particular a la fragata HMS BROADSWORD dejandola averíada con unos 40 impactos de cañón; pero el buque lanzó misiles Sea Wolf, uno de los cuales impactó en el dagger del 1er.Ten P.I.BEAN, cuando se encontraba en su corrida final de bombardeo, lo derribó y aún cuando nuestro piloto se eyectó, su enorme velocidad lo desmayó y nunca fué recuperado. Era el primer héroe de esta batalla.

Las dos restantes (PERRO -LEON) que llegaron con un intervalo de 9 minutos entre ambas (10:31/10:40) atacaron a la fragata HMS ANTRIM, alojandole trés (3) bombas que no explotaron pero, aún con el efecto de masa (como las boleadoras) y los impactos de los cañones de los cinco aviones, dejaron definitivamente FUERA DE COMBATE a esta nave por el resto del conflicto. De aquí en más, este poderoso buque de guerra fué usado como buque correo entre Malvinas y las islas Georgias del Sur.(10 Cuando los perros regresaban fueron perseguidos por una PAC del Escdn 800 y uno de ellos (Lt HALE) disparó un sidewinder fuera de distancia que no alcanzó su objetivo.

Entre medio de las anteriores entró (10:35) la escuadrilla ZORRO, la cual se lanzó sobre la fragata HMS BRILLIANT, ~~la cual~~ pero ésta tuvo mucha suerte, según nos relata el Jefe de los Zorros(11):

"Proximos a la Isla Gran Malvina descendimos iniciando una navegación razante hacia el Canal San Cárlos; cuando nos preparamos para iniciar el ataque tomamos contacto con la escuadilla que nos precedía, la misma confirmó la existencia de un elevado número de navios en el Canal, los cuales se encontraban apoyando la actividad de desembarco. La sorpresa del ataque aéreo fué total; los ingleses suponían que la situación meteorologica imperante hasta unos minutos antes, se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.

Por ello no tenían inicialmente una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco. Cuando arribamos al Canal San Carlos, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama visto superó las expectativas que mentalmente habíamos concebido. Pudimos ver claramente el dispositivo defensivo de la Royal Navy... Los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicírculo.

Nos dirigimos a maxima velocidad (aproximadamente 980 kms/hora) hacia una de las fragatas más cercanas. La aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los trés aviones A partir de una distancia de 1.000 mts se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la "Brilliant" con disparos de cañones; esto quedó registrado en una filmación de la mira del avión. Se ob-

serva en la película los impactos en su línea de flotación (fig)
En el momento de encontrarnos en la distancia para lanzar las bombas hubieron fallas en el sistema de lanzamiento, producto probablemente del bloque del mismo por el intenso frío o por las condiciones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente debido a la rapidez del mismo; solo intentó salir de nuestra puntería adoptando maxima velocidad en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles Sea Wolf ni de sus cañones antiaéreos; tenía tambien un helicoptero posado en la plataforma de popa. Sin embargo otro navío que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra escuadrilla; felizmente no fué efectivo.

Al pasar sobre la fragata, fragmentos de su estructura desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques de combustible pendulares de los aviones sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron defensivas para evitar los misiles que pudieran provenir de los buques circundantes.

La situación era difícil; el accionar de la defensa antiaérea naval buscaba formar cortinas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales.

El espectáculo era singular; columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de la munición antiaérea, luces de los proyectiles trazantes, junto todo en una danza sin igual.

Tomamos altura al continente, al que arribamos en una navegación sin incidentes. Habiamos sido testigos directos de un gran despliegue de medios de combate..."

Estas salidas de la primera oleada fueron protegidas por 4 salidas de cobertura de MIII de la BAM Rio Gallegos (AGUILA - CONDOR).

<u>Segunda oleada</u>

Una hora después (12:15/12:45) llegaron al BOMB ALLEY los Halcones (12) de San Julian (A 4C) y de Gallegos (A 4B) controlados por un Oficial de Control aéreo táctico, en vuelo (OCAT) abordo del RAYO.

La primera escuadrilla -PATO- que tenía un numeral de otra, compuesta, al final, de 4 halcones, fué interceptada, en el poblado de CHARTRESS, por una PAC del portaviones HMS HERMES (Neil Thomas XZ492 - Mike BLISSET XZ496) la cual consiguió derribar al 1er Ten D.F. MANZOTTI y

011

al Ten N.E. LOBEZ quienes no se eyectaron y quedaron para siempre en nuestras islas.

Enseguida llegó el MULA 1 -solo- pues había dejado en el camino a sus numerales...su espiritu heroico lo movía a seguir solo, sin custodia... y avistó a la fragata HMS ARDENT (la misma que había cañoneado toda esa mañana a nuestra Base CONDOR). El Capitan CARBALLO la enfrentó, mano a mano !.. la cañoneó hasta el último de sus proyectiles (que salieron todos) y le lanzó su única bomba de 500 kgs, la cual penetró en la fragata... le habían clavado su primera banderilla...

A los pocos minutos llegaron los PICO... pero no pudieron atacar ningún buque con efectividad...

El derribo de GLOVER .- (pag 21)

Tercera Oleada

Si bien esta oleada duró 30 minutos (entre 14:30 y 15;00 hs) sus acciones fueron muy intensas y talvez sea la más demostrativa de lo que eran aquellos pilotos de combate de la Fuerza Aérea, que salieron en la semana de mayo, a defender el honor de todos los argentinos. Aquí fueron 15 aviones cazabombarderos argentinos (A 4B y MV) cuyos pilotos hicieron historia , en una semana histórica. Sigamoslos:

La primera y segunda escuadrillas -6 A 4B- que despegaron casi juntas desde la BAM Rio Gallegos, tuvieron la deserción -por fallas- del jefe de una de ellas (ORION). Entonces los dos numerales huerfanos se integraron a la escuadrilla LEO, la cual quedó robustecida contando ahora con 5 integrantes, los cuales formaban una especie de "escuadrillón" al mando del lider de la escuadrilla LEO -1er Ten FILLIPPINI. Este decidió ir directamente al objetivo. Reabastecerán del TIGRE, al regreso, si fuera necesario.

A su llegada, razante al Estrecho de San Carlos localizaron a la fragata HMS ARGONAUT (ya atacada a primera hora por el avión naval de Puerto Argentino (pag). Esta, al ver venir alos 5 resueltos halcones- trató de refugiarse contra un acantilado de la costa en su proximidad y se acercó a él lo más que pudo mientras se aproximaban los LEO. Allí la atacaron... pero veamos su propio (británico) relato: (13):

"Después de un pasaje sin efectividad de los MV Daggers fué atacada poco después de las 14:30 por cinco A 4B skyhawks. El buque fué impactado por dos bombas de 500 kgs. que afortunadamente no explotaron. Sin embargo sus motores fueron puestos fuera de servicio y perdió el timón; estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (estallido espontáneo de trés misiles Sea Cat) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y trés heridos en este ataque. Su helicoptero Linx escapó a los daños. La nave fué luego

remolcada por la Plymouth.

Después de eficientes reparaciones para mantenerla a flote, fué declarada operacional el 26 de mayo y reasumió sus funciones antiaéreas en el Estrecho. Sin embargo por poco tiempo, ya que fué reemplazada por la "MINERVA" que llegó a tomar su lugar el 29/30 de mayo y entonces, la ARGONAUT navegó hacia el Este, para encontrarse con el buque de reparaciones STENA SEASPREAD.

Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su continuidad en el TOAS y se le ordenó regresar a Inglaterra el 05-Jun-82".

Como estaba muy proxima al acantilado, el Jefe del "escuadrillon" 1er Ten FILLIPPINI, se retrasó milesimas de segundo en la recobrada de su avión, después del ataque, y rozó -al saltar el buque- una de sus antenas con uno de sus tanques externos de punta de ala, el cual perdió su cono de cola. Así eran...

Cuando los LEO volvían -gloriosos- a su Base, una escuadrilla de 4 daggers MV -CUECA- tambien integrada por un numeral de otra escuadrilla a cuyo Jefe le había fallado el avión, el Cap. ROBLES, que ahora pertenecía a los CUECA, estaba arribando a Malvinas, sobre una capa de stratus que cubrían totalmente el suelo a unos 50 mts de altura. Pero debían necesariamente descender pués ya estaban dentro del alcance de los radares enemigos. En realidad ya habían sido detectados por la HMS BRILLIANT (la cual oficiaba de control de intercepción) y ésta habia vectoreado al lugar, para esperarlos, a una PAC (Lt Cdr FREDERIKSEN y S Lt A.J.GEORGE) de Sea harriers.

Los Cueca sin conocer estos preparativos (ojos que no ven...) formaron en ciega y atravesaron las nubes preocupados más bien por los obstaculos del terreno que pudieran encontrar... y salieron en medio de cerros, a lo largo de un desfiladero. Los trés que venían adelante vieron una explosión atrás y pensaron que el numeral 4 (1er Ten LUNA) se había estrellado contra un cerro. En realidad había sido derribado por un 9L que lanzó Frederiksen, quien pensaba irlos devorando, desde atrás, uno por uno.

Pero ya entraban en las aguas occidentales del Estrecho y la BRILLIANT xxix "despidió" a la PAC. Entraban en la zona misilistica y podían ser derribados ellos tambien. Así que los Harriers se retiraron y tomaron altura, saboreando, al menos, un derribo.

El 1er Ten LUNA, se había eyectado a 50 mts de altura y cayó muy proximo a donde se estrelló su noble avión. Ya seguiremos hablando de él.

Los trés CUECA restantes entraron por el Sur al Estrecho y

comenzaron a remontarlo hacia el Norte, pegados al agua... y detectaron visualmente a una fragata que se movía dificultósamente: era la HMS ARDENT (que hacía pocos minutos había sido atacada por el MULA 1).

Los trés daggers se fueron, semi encolumnados, sobre ella y la atacaron con todo lo que llevaban encima (cañones y una bomba de 500 kgs cada uno). Veamos como cuentan este ataque los mismos británicos (14)

" ARDENT fué atacada por un skyhawk solitario alrededor de las 12:55 pero fué en el ataque de los daggers, del Grupo 6, alrededor de las 14:40 que ella fué impactada por una bomba que destruyó el helicoptero Linx (XZ 244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba (que no explotó) fué alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, se le ordenó dirigirse al Noroeste a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección."

El 1er Ten LUNA fué recuperado -ya veremos cómo- con su brazo quebrado, trés dias después.

Y cuando se retiraban los CUECA, evadiendo misiles y granadas antiaéreas, entraban los RATON y se lanzaban sobre la HMS BRILLIANT, la cual tambien soportaba el segundo ataque del dia.

Eran 3 daggers MV de San Julian con la infaltable bomba de 500 kgs y sus cañones. Se acercaron cañoneando (una esquirla hirió a un controlador aéreo del buque) y lanzaron sus bombas. La del guía no se desprendió, un numeral atacó a otro buque en las inmediaciones y el tercero no impactó su bomba (15). Los Ratón volvieron sin más novedad que un parabrisas astillado, a su cueva.

El combate aéreo increíble

Simultáneamente se estaba produciendo un hecho sorprendente sobre la Gran Malvina: Cinco aviones (2 sea harriers y 3 daggers) combatian EN VUELO RAZANTE (a menos de 100 mts de altura) entre medio de los cerros. El Jefe de la escuadrilla de daggers (LAUCHA) Cap. DONADILE, nos cuenta lo que muchos no creeran:

"La navegación se cumplió normalmente, adoptandose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que unas 120 millas del lugar del ataque la escuadrilla ya estaba en vuelo razante sobre el agua. Llegamos a las Islas de los Salvajes solo con veinte segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran:8/8 de St y Sc a unos 400/500 mts, con la visibilidad reducida , a veces, por lloviznas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó gran actividad de harriers en la boca Norte del Estrecho de San Carlos.

Estando aproximadamente a un minuto de vuelo del Estrecho y con la escuadrilla formada en línea, con una separación entre aviones

de unos 200/300 mts, el numeral trés (3) que estaba formado a la derecha informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El suscripto, que se desempeñaba como numero 1, miró hacia allí viendo a otro avión a unos 1000 mts del número 3 y volando en el mismo sentido unos trescientos metros más alto. En principio me pareció el perfil de un A 4B.

Un hecho que me llamó la atención fué que esta aeronave iba alcanzando la línea de frente formada por la escudrilla, por lo cual se deducía que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros aviones.

En ese mismo instante el piloto inglés divisó a mi numeral trés iniciando un brusco viraje hacia éste. Esta acción me permitió identificar al avión como a un sea harrier, pués pude verlo de planta.

Inmediatamente ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo; el numeral trés tardó en reaccionar, por lo que reiteré la orden. Ante lo difícil de la situación, pués el Harrier estaba acomodandose en una buena curva de persecución con respecto al trés, comencé a hacer fuego con mis cañones, tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 mts. Esto hizo que el inglés abandonara al trés y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mio. Inmediatamente piqué ~~mi avión~~ apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponente y mantuve apretado el disparador mientras nos cruzábamos. No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante (16), tampoco pude advertir impactos en el oponente pués el cruce fué muy fugaz, debido a las velocidades de los dos aviones al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo que requirió de toda mi atención, logrando salir de la maniobra con la mínima altura (30/40mts).

Al salir con viraje hacia la derecha casi tuve que invertir mi avión pués me crucé muy cerca con mi numeral trés, que había iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo.

Una vez finalizada esta maniobra recibí el impacto de un misil inglés, que dejo a mi avión totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que éste colisione contra el suelo. Durante el combate no pude ver la suerte que habia corrido mi numeral dos (My.PIUMA). Luego del descenso en paracaídas, si bien tenía serios trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me había eyectado, pude caminar aproximadamente unos 25 kms hasta llegar por mis propios medios hasta Pto. HOWARD, luego de haber pasado una noche al aire libre."

La PAC con la cual combatieron los daggers estaba integrada por el Lt Cdr N.D.WARD en el ZA 175, Jefe del Escuadrón 801 del porta-

viones HMS INVINCIBLE y su numeral era el Lt S.R.THOMAS.

Los trés daggers argentinos fueron derribados en esta acción y los trés pilotos, mas tarde recuperados.

El combate fué desigual; los Laucha solo tenían cañones para combatir aire-aire. No poseían ningun tipo de misil pués iban armados con una bomba de 500 kgs para atacar a buques. Lo único que pudieron hacer es lo que hicieron, eyectar sus cargas externas ("limpiar" el avión a efectos de obtener mayor rendimiento) y combatir -a una altura que beficiaba grandemente a los Harriers- con solo 150 disparos de cañon con que contaban en cada avión.

Pero el combate sigue... al menos podremos verlo desde distintos angulos. El numeral dos (My.PIUMA) que era voluntario pués ese año se encontraba cumpliendo un curso en la Escuela de Guerra Aérea, y que por tal motivo -falta de entrenamiento- volaba en el puesto del menos experto nos cuenta:

"Rápidamente puse post combustión y trepé casi en la vertical.. en ese momento un Harrier se cruzó de frente y en descenso; viré bruscamente a la derecha para mejorar mi posición de ataque, cuando veo a mi izquierda el desarrollo del combate del numeral 3, el cual es derribado por un misil lanzado por otro harrier que se encontraba a 90 grados y muy abajo nuestro; alcancé a gritarle desesperadamente al 1er Ten SENN que...cierre ! el viraje... Ya era tarde.. el misil impactó en la cola de su avión y comenzó rápidamente a incendiarse.

Traté de comunicarme, por radio, con el Cap.DONADILE; no me contestó. Me había quedado solo; la impotencia y la indignación embargaban todo mi ser.

Descendí bruscamente, en dirección a un Harrier que estaba a muy baja altura, me acercaba vertiginosamente, comencé a disparar mis cañones; suspendí el tiro, estaba todavía lejos. De mi primera ráfaga no había visto las municiones trazantes.

Cuando decidí suspender el tiro, estaba a 20 o 30 mts de altura, la velocidad era de aproximadamente 450 nudos (810 km/h). Observé rapidamente el indicador de combustible, ya no podía regresar al continente.

En ese preciso momento siento una tremenda explosión en mi avión, un misil sidewinder lo impacta de lleno.

La maquina se vuelve incontrolable, instintivamente tiro del comando, el avión sube descontroladamente inclinandose a la derecha. Me siento sofocado, creo que me quemo y me acerco rápidamente a un cerro; fué allí donde decido eyectarme".

Como se vé ambos daggers (LAUCHA 1 y 2), antes de ser derri-

bados, lograron efectuar rafagas con sus cañones de 30 mm, sobre al menos un sea harrier... y desde bastante cerca. Sin dudas solo con cañones se puede derribar (o averiar seriamente)a unx avión cosa que no pueda llegar al portaviones? si se dan las condiciones de distancia que aquí se dieron... y más aún, si, luego de algunos años (1986) aparece este relato (17)

"Mientras WARD se comunicaba con Brilliant, él y Thomas - su numeral- estaban cruzando la costa Este de la Gran Malvina, cerca de Pto Howard, WARD de pronto se dió cuenta que había perdido de vista y contacto de radio con THOMAS (su numeral). Preocupado y luego de una breve búsqueda de él, WARD informó al Invincible que estimaba que THOMAS HABIA SIDO DERRIBADO.

Luego, para velar esta información, y no pudiendo con su genio, la inteligencia británica hace agregar:

"En realidad había recibido algún impacto de la artillería antiaerea de Pto. HOWARD (NT Falso, nadie vió en Pto Howard a estos aviones y además solo tenían Blow Pipe) que había dañado su TACAN y puesto fuera de servicio su radio. Entonces muy corto de combustible, WARD llegó al portaviones a las 15:30 donde encontró a un recién llegado: THOMAS.."

La información que poseémos coincide con la primera parte de esta explicación. La nuestra posterior es que, este Sea Harrier fué abandonado por su piloto (eyección controlada) al Norte de la Isla Soledad -Teal Inlet- zona donde las tropas argentinas no tenian mayor presencia y THOMAS fué luego rescatado y reincorporado al portaviones.

La guerra aérea -asi la vemos en una Fuerza Aérea- fué siempre un duelo entre caballeros -similar a la esgrima- donde los contrincantes denuncian ellos mismos cuando son tocados (touché). Por ello los especialistas en acción sicológica o inteligencia de las fuerzas armadas modernas, que normalmente no son aviadores (o son los malos aviadores) debieran respetar esta tradicional gallardía que queremos mantener los caballeros del aire y admitir la verdad por sobre todo. Al menos cuando el tiempo ha alejado el peligro.

En este libro lo hemos tratado de hacer así y nadie, en la FAA nos impidió que dijeramos la más absoluta verdad.

En Gran Bretaña, los políticos y los especialistas en la información arruinan el prestigio de sus aviadores que tan famosos fueron junto a los alemanes, italianos y franceses, en su condición de caballeros.

Pero volvamos a este increíble combate. Los trés daggers argentinos habían sido derribados por misiles sidewinder (norteamericanos) de los Sea harriers británicos. Los trés cazadores argentinos habían logrado eyectarse y caer, como pudieron en nuestra Isla Gran Malvina, cer-

ca de Pto.HOWARD. PIUMA nos relata otra vez más sus vivencias ... tratemos aquí de descubrir su alma.

" No recuerdo nada más, el impacto con el aire me desmayó. Me desperté tendido en el suelo, con el rostro hacia el cielo y las manos cruzadas en el pecho. Miro alrededor e instintivamente beso con gran emoción la tierra.

En la confusión de mis ideas tuve la sensación de estar justamente en mi Patria, en un pedazo de tierra reconquistada al enemigo. Experimenté la dolorosa certeza de no poder continuar mi lucha, pero tambien el tremendo orgullo de haber cumplido con mi deber.

Intento reincorporarme, lo que que causa mucho dolor. Llevo las manos al rostro; me sorprendo verlas manchadas de sangre, me faltaban los guantes; había perdido el reloj, la máscara de oxigeno y el casco de vuelo. Tenía enganchado el paracaídas y afortunadamente, el equipo de supervivencia segúia todavía al lado de mi cuerpo.

A medida que tomaba conciencia de mi condición física, comenzaba a precouparme. Sangraba por boca y nariz, tenía dificultades para respirar y fundamentalmente, un fuerte dolor en la espalda y en el tobillo derecho.

Traté de mirar a mi alrededor, el paisaje de Malvinas era maravilloso, un verde intenso cubría el valle. Yo estaba ubicado como en un escenario, en la pendiente de un cerro, a una altura aproximada de 30 mts, quizás 40 mts y allí abajo, muy cerca de un arroyo estaba mi avión.. mi pobre avión.. sus restos esparcidos en unos 100 m. en el terreno, todavía en llamas.

Comencé a rezar preguntandome: Dios mio, Dios mio ! que me ha pasado. Le pido a Dios otra oportunidad de seguir viviendo, prometiendole que le iba a responder. No sé cuanto tiempo mantuve este dialogo, quizas una hora. De pronto escucho un ruido, inclino la cabeza y veo dos patos bebiendo agua.

Me arrastré hacia el arroyo y me acerco; un espejo de aguas cristalinas y suave corriente me refresca el rostro. Me asombro: un hematoma pronunciado en el lado izquierdo de mi cara me impide ver bien. Me lavo la cara, tomo mucha agua que me reanima; empiezo a tranquilizarme.

Acostado al lado del arroyo descanso. Decido buscar una soga que está unida al chaleco de supervivencia, el cual consta de todos los elementos suficientes para sobrevivir (agua, alimentos, remedios apósitos, una escopeta calibre 12, señales diurnas y nocturnas, etc) Consigo la soga, tiro de la misma hasta su maxima extensión e inflo el bote salvavidas.

Así tirado en el suelo voy arrastrando el bote; junto con él XX venían todos los elementos mencionados, incluso una radio, un espejo de señales y linterna.

Coloqué todos ellos dentro del bote, me desenganché el paracaídas y lo extendí como pude en la zona de mi caída.

Todavía no me había incorporado, solo estaba en cuclillas y así, en esa posición (como gateando) subí una pequeña loma y comencé a mirar a lo lejos, tratando de buscar un lugar que me protegiera del frío y donde pasar la noche. Aproximadamente a 1.000/1.500 mt de distancia hacia el valle y en un cerro no muy elevado distinguí una casita, quizás un rancho o una tapera.

Al mismo tiempo observé detenidamente mi avión y pensé: "podria estar entre los fierros retorcidos de mi maquina". Dios había decidido que todavía no había llegado mi hora. Extendí las cuerdas del velamen y en su extremo traté de hacer una flecha, pretendiendo dar una idea del sentido de avance para orientar aquellos helicopteros que seguramente me estarían buscando.

Por primera vez traté de incorporarme... no pude hacerlo totalmente, me parecía como si un fierro caliente penetrara en mi cintura. Me tiré nuevamente al suelo, descansé, recé y tomé agua. Alrededor del cuello me había colgado unos sachets con agua.

Me quedé un instante meditando, se me ocurrióhacer un lazo en el extremo de la soga que une al bote y después de mucho esfuerzo coloqué el lazo alrededor de mi cintura. Me incorporé como pude y comence mi marcha dolorosa, estaba decidido a seguir viviendo, a seguir luchando por la vida, aún cuando tuviera que arrastrar el bote, no iba a perder la oportunidad que Dios me daba de sobrevivir.

Esto era un Calvario.. sí, muy bien !.. Cristo había superado mucho más, El me extendía una mano pués..Adelante !

Así, pensando en el camino de la cruz, comencé a caminar, crucé lomas y arroyos. Llegó la noche, empezó a llover... tenía mucho frio, mis manos estaban entumecidas. Que desilusión ! apenas había caminado 300/400 mts, todavía el refugio estaba lejos, muy lejos...

Me desplomé; durante el trayecto creo que en lo único que pensé fué en rezar y rezar... no quería que el recuerdo de mi mujer y mis hijos y de todo aquello que me sujetaba a la tierra me sintiera sentir anímicamente mal; quería luchar, no llorar."

Sigue la batalla

Los LAUCHA, eran la última escuadrilla de la 3a oleada de la FAS.

Nuestra Aviación Naval

Este dia, los skyhawks A 4Q del portaviones 25 de mayo, que

operaban ahora desde su Base en tierra (Rio Grande) ejecutaron dos oleadas, intercaladas con las que desarrollaba la FAS. La primera, de 6 A 4Q integrada por dos escuadrillas al mando de los Capitanes de Corbeta ~~XXX~~ ZUBIZARRETA y CASTRO FOX, ~~xxxxxxxxxxxxx~~ llegaron al Estrecho de San Carlos alrededor de las 12:25 y regresaron, "por autonomía y chubascos" sin encontrar blancos. Era el momento que el Mula 1 atacaba a la ARDENT. varias millas mas al norte / por primera vez

Los A 4Q salieron nuevamente alrededor de las 15 hs de Rio Grande y una escuadrilla de 3 aviones compuesta por el CC PHILIPPI, el TF MARQUEZ y el TC ARCA llegó al estrecho y avistó a la ARDENT la cual habiendo ~~que ya había~~ sido atacada por segunda vez (ver CUECA pag 0) echaba ~~lanzaba~~ abundante humo. Los trés A4 Q se lanzaron decididamente y soltaron sus bombas Mk 82, las cuales, en su mayoría, impactaron y explotaron, sellando ls suerte de la fragata. Su agonía duró toda esa noche y a la mañana siguiente la HMS ARDENT simplemente se hundió, de popa.-

Pero los heroicos marinos pagaron su precio. Una PAC los avistó, después del ataque y derribó a PHILIPPI y MARQUEZ, muriendo este último, no así el Jefe de escuadrilla quien se eyectó, nadó hasta una Isla y fué después recuperado. El A 4Q restante, averiado por la artillería del buque, alcanzó a volar hasta Pto Argentino, en cuyas cercanías su pilotó se eyectó, sin novedad

La última oleada

Una hora después que éstos eran derribados, salían desde San Julian los skyhawks, del Grupo 4 y 5 de Caza. Eran 9 halcones (RASPON CHOCLO - MATE) quienes llegaron al Estrecho alrededor de las 17:00, ya al comienzo pleno del crepúsculo, sin divisar ningún buque, regresando todos a sus Base sin novedad.

Los obreros distrayentes

Sin duda, todo este enorme y heroico esfuerzo hubiera sido menos efectivo y mucho más riesgoso, si entre todas estas oleadas efectivas que lanzaba la FAS no hubieran contado con las acciones de engaño (diversión) y el control táctico que hacían los valientes pilotos del Escuadrón FENIX (PUA - PONCHO - FUEGO - CUECA - RAYO - DURO) simulando ser aviones de combate ~~comando~~ y tomando la altura y proximidad necesaria para ser detectados por los radares navales enemigos y así atraer sobre ellos las eficientes PAC británicas y sus mortales sidewinder. En muchas oportunidades estuvieron "a tiro" de ellas y -gracias a su mayor velocidad- pudieron escapar. Pero era muy peligroso... y ya veremos como pagaron su precio.

Problemas ~~Decisión~~ en la cabecera de playa

Dice el libro británico -TASK FORCE- (18): refiriendose al final

de este intenso dia:

" Los británicos fueron forzados a cambiar sus planes como consecuencia de los ataques aéreos. Se tomó la decisión de retirar la maxima cantidad de buques de transporte y desembarco de tropas fuera de la zona de la cabecera de playa esa noche.... Camberra, Norland, Stomness y el Europic Ferry, todos navegaron de vuelta hacia el grupo de batalla CBG, con la dañada ANTRUM como escolta."

Unos meses después, el SUNDAY TELEGRAPH de Londres (19) comentaba estas circunstancias y decía:

" Al VAlte Woodward no le gustaba oir la misma cantinela de la gente de los buques en la zona de desembarco, referente a que los portaviones estaban demasiado lejos de la cabecera de playa en San Carlos y se quejaban de que no tenían así cobertura aérea. Esta es una vieja queja de los soldados de tierra (en las playas de Dunquerque y en Dieppe) Ambos no sabían que los combates más intensos se estaban desarrollando fuera de sus vistas.

Una de las cosas que se decían entonces era que a Woodward habría que darle "la estrella de Burma" (N.A. Condecoración británica para los combatientes del Lejano Oriente)."

Otra personalidad que tambien opinó respecto a esta oportunidad del asalto anfibio es el Secretario de Marina de los EE UU (20):

"Los británicos tenian una sustancial desventaja para su desembarco en las Flkland: no habían logrado la superioridad aérea".

El dia más largo de la FAS

Finalizaba el dia más largo y de mayor esfuerzo de la FAS. Sus unidades de combate, en sus aerodromos de malvinas y del continente reposaban ahora, sobresaltadas... talvez asombradas de su propio coraje ! PIUMA no había podido llegar a su refugio, se metió en su bote y allí siguió meditando, era el más viejo de los trés, DONADILE durmió a campo abierto... admirando la increíble Cruz del Sur y SENN el más joven y- soportaba su noche de ronda, no muy lejos de PIUMA pero con menos dolores.-

La aviación argentina, con sus modestos y antiguos aviones, había nuevamente asombrado a los analistas militares del mundo por su decisión y eficacia ante una fuerza naval, de última generación que habia ingresado dentro de su radio de acción.

Pero había perdido diez aviones de sus unidades del continente (3 de ARA) y otros dos Pucará estacionados en nuestras Islas Malvinas.-

---

(*) El derribo de un GR 3

Esta mañana, un solitario GR 3 (RAF) sobrevoló Pto.HOWARD en reconocimiento ofensivo, pero no encontró blancos en su primer pasaje. Era un joven piloto (Flt Lt J.GLOVER) en su bautismo de fuego, cuyo guía,

- igual que en el caso de nuestro 1er Ten ARDILES- había tenido fallas q que lo obligaron a regresar al portaviones. Siguió entonces GLOVER solo, a cumplir su misión. El controlador aéreo táctico lo envió a esta zona y al no ubicar blancos le pidmó que hiciera un segundo pasaje, ahora tomando fotografias con su ~~máquina~~ camara de abordo. Pero las defensas antiaéreas de nuestro Ejercito Argentino estaban ya alertadas y el Harrier fué derribado con un misil Blow Pipe, lanzado por la Ca.601. GLOVER se eyectó y cayó al agua, muy proximo a la costa y pudo inflar su dinghy; pero el personal terrestre de Ejercito, lo hizo prisionero. Ya veremos sus andanzas como un piloto de combate más entre los argentinos. Comencemos diciendo que fué tratado con toda consideración y, aún más... dejó afectos en la Fuerza Aérea Argentina.

(Llamadas)

(1) SAS (Special Air Service) Unidad comando de elite del Royal Army Ejercito británico. La Royal navy (Armada brit) tiene una unidad similar llamada SBS (Special Boat Squadron).

(2) Destruyeron 5 Pucará de FAA, 4 turbomentor de ARA y 1 Skyvan de PNA.

(3) Alerta temprana: condición necesaria para detectar los aviones atacantes lo más lejos posible del objetivo y tener así mayor posibilidad de reacción con medios defensivos.

(4) Además nuestra Aviación Naval logró dos cruces con F-28 y dos de B-200

(5) ECCO - Equipo

(6) Informe FRANKS parr 47 - Ver Cap I pag de este libro.

(7) Reconocimiento ofensivo: Los aviones son mandados a una zona y allí los pilotos observan y deciden por ellos mismos qué blanco atacar.

(8) El relato de su odisea posterior puede llerse en el Libro -Carballo.

(9) En este dia, de estas 45 salidas que llegaron, 7 aviones fueron derribados (3 pilotos fallecidos)

(10) FAW ANTRIM

(11) Capitan Raul DIAZ

(12) Asi se los apodan en la FAA, a los pilotos que vuelan el avión skyhawk

(13) FAW pag 302

(14) FAW pag 302

(15) T F -pag 224 dice:"La Brilliant fué tambien atacada para esta hora, siendo impactada por una ráfaga de cañones. Varios proyectiles perforaron su delgada pared lateral de este moderno buque y explotaron en su interior. Una masa de cables pertenecientes al sistema Sea Wolf y otras computadoras, fué cortado; el sonar quedó fuera de servicio y trés hombres fueron heridos en la sala de operaciones".

(16) Munición trazante:Proyectil del cañon que despide una luz y permite apreciar la trayectoria del mismo.

(17) FAW pag 217

(18) TF . Demás datos en pag 227.

(19) del 19 Dic 1982. Titulado :On the bridge

(20) Informe al subcomité de Defensa de USA, el 03-Feb-83.

CAPITULO LA BATALLA AEREA DE SAN CARLOS

Antecedentes

El redito táctico para el primer dia de la Batalla aérea de San Carlos -el 21 de mayo- era positivo para nuestra Fuerza Aérea. Casi en exclusividad los medios aéreos habían infringido al enemigo los siguientes daños:

- Fragata F-21 HMS ARDENT (hundida)
- Destructor clase county xxxxxx HMS ANTRIM averiado fuera de combate -usado en el futuro como buque correo- su helicoptero destruído.
- Fragata clase Leander HMS ARGONAUT averiado fuera de combate, regreso posteriormente a G.Bretaña.
- Fragatas averiadas de menor consideración, este dia, HMS,BRILLIANT BROADSWORD, ARROW, ALACRITY
- Avion GR 3 derribado por EJERCITO ARGENTINO piloto prisionero
- Avion FRS 1 probablemente derribado en combate aire-aire, piloto recuperado.(Lt THOMAS)
- Dos helicopteros Gazelle derribados por EJERCITO ARGENTINO, tripulación fallecida.

Sin embargo el exito estratégico logrado por el Reino Unido en este exitoso asalto anfibio era enorme. En este primer intento desembarcaron cerca de 3.000 hombres y pertrechos y paulatinamente iban consolidando su defensa antiaérea basada en tierra.

El dia 22 de mayo

Este dia, a la madrugada, el Comando de la FAS, se encontró que, la noche anterior, en Buenos Aires, el Comité militar, en una importante reunión evaluatoria de los sucesos de ese dia, había decidido ordenar a las Fuerzas, por intermedio del flamante CEOPECON, una operación conjunta ARA/FAA sobre la zona del asalto anfibio (San Carlos) "y su línea de abastecimiento cercana", en la cual la FAS debía atacar solamente los OBJETIVOS TERRESTRES en la cabecera de playa; específicamente PTO. SUSSEX y PTO.SAN CARLOS.

Nuevamente la conducción militar superior argentina, preocupada por detener el asalto anfibio, no entendía las capacidades de la Fuerza Aérea y pretendía usarla como a la artillería, en un marco estrecho y para batir una zona, donde no se tenían observadores adelantados que indicaran las posiciones de los blancos y que reglaran el tiro. Y todo esto a 700 kms de distancia y , como hemos visto, sin un eficiente sistema, por parte de la FAA, C3I.- Pero lo más grave era que restringía su libertad de acción al vedarsele los OBJETIVOS NAVALES, en el Estrecho o sus proximidades.

El redito obtenido.el dia anterior por la FAS se debía a que su Estado mayor había podido elegir los blancos- sin tener en cuenta competencias (o responsabilidades interfuerzas) de caracter escolastico. Y lo había hehco bastante bien.

La selección de los blancos (los objetivos materiales correctos) es primario para que los ataques aéreos tengan efectividad (se logre el efecto deseado) y constituye la taréa más compleja y de mayor responsabilidad en un Estado mayor de Fuerza aérea.

Sin duda que el salto anfibio se hubiera detenido - a nuestro juicio- si la aviación hubiera logrado interdictar al Grupo Anfibio de Desembarco - en el que viajaban las tropas anfibias y sus pertrechos- pero, como vimos, esa navegación los britanicos la hicieron de noche y amparados en el mal tiempo, cuando entraron en nuestro radio de acción. Además ese precioso Grupo venía muy bien defendido por una poderosa "custodia" del Carrier Battle Group y cuando, al dia siguiente y al mejorar el tiempo, los primeros ataques de la FAS llegaron al Estrecho, esa custodia ya había desplegado en la periferia y los atacantes aéreos solo podrían afectar a la custodia pero nó al corazon del Grupo de desembarco Anfibio (1). Muy distinto fué, como veremos en detalle más adelante- nuestro ataque de Bahia Agradable (Fitzroy) donde los buques de asalto y transporte de tropas enemigos prácticamente no tenían custodia aeronaval, cuando los atacó la Fuerza Aérea.

Conocemos las reflexiones de muy autorizados analistas militares británicos que critican la selección de los blancos navales por parte de nuestro Estado Mayor (FAS)diciendo que atacabamos a los buques de guerra y nó a los de transporte de tropas. Nosotros decimos que eso fué, en principio, porque la FAS NO PUDO atacar a los buques anfibios, ellos los defendieron muy bien, e inteligentemente, en todo momento (excepto Fitzroy). En segundo término que la FAA no estaba preparada (en armamentos y autonomía) para ejecutarlos eficientemente y en tercer lugar, aceptamos que fué una gran deficiencia de nuestra parte que debemos corregir, como lección de este conflicto.-

Algo de estas disquisiciones sucedieron esa noche del 21 de mayo, en el Comite Militar argentino (BsAs) cuando elegantemente, se la marginó a la FAS del ataque a objetivos navales, de cualquier tipo, y se le ordenó atacar solamente la cabecera de playa.

Y alla fué, refunfuñando, pero FUE, la FAS a atacar, el dia 22- solo objetivos terrestres, en Puerto San Carlos y Puerto Sussex.

El Escuadrón Fenix

A partir de las 00;30 la FAS comenzó a desgastar al enemigo aeronaval con ataques de engaño (simulados), por parte del Escdn Fenix. A lo largo

de este dia, hasta las 23:59, volaron 7 siete Lear Jets (PUA - POTRO FENIX - CARDO - SOL - LUNA - RAYO) que se aproximaron a Malvinas y torearon a las PAC británicas para atraerlas y permitir la penetración razante de nuestros cazabombarderos. Uno de estos Lear Jets, FENIX, fué atacado con un Sea dart en 49S/63W aproximadamente a las 02:15. Seguramente el misil provenía de un buque en piquete radar y missile trap.

Los aviones de combate

A partir del mediodia y a pesar de la onda frontal que afectaba nuestras bases del litoral patagónico, comenzaron a operar los aviones de combate argentinos.

La primera escuadrilla -LEON- lo hizo a las 12:04 desde San Julian. Llegaron al Estrecho con muy malas condiciones meteorológicas. En realidad había zonas -como Pto Argentino desde donde se recibía el estado de tiempo local- que presentaban nubes quebradas con claros; pero justo en la zona del Brazo de San Carlos (Pto.San Carlos y Pto Sussex) estaba cubierto y sin visibilidad. El Jefe de Escuadrilla suspendió el ataque en sus proximidades y regresaron.

La segunda escuadrilla, de 6 aviones A 4B, luego que reabastecieron (del CACHO) (2) solo dos pudieron continuar al objetivo (CHISPA) al cual llegaron alrededor de las 17 hs, pero volando a ciegas, dentro de nubes y lanzaron sus bombas cuando el navegador automático les indicó que sobrevolaban la posición del blanco. Pero este sistema de navegación (OMEGA) es eficiente para "llegar" hasta el blanco (y con cierto margen de error) pero no es un sistema para "apuntar" y lanzar las bombas.

Dos escuadrillas de Mirage MIII de la BAM Rio Gallegos(PITON-COBRA) dieron cobertura (40.000 pies de altura) a los cazabombarderos. El Lear Jet, donde operaba el controlador aéreo táctico (RAYO) fué perseguido por una PAC, proximo a Isla Leon.

La increíble exploración Lejana

Explicabamos en el Cap. pag que la FAA usaba sus BOEING B-707, pertenecientes a sus Escuadrones de Transporte, para internarse en el oceano y explorar, normalmente hasta la longitud 50W, los movimientos en la retaguardia de la Task Force.

Este dia volaba el TC 78 (TRONCO) (Aparte) entrevista a un tripulante sobre el ataque con Sea Dart que sufrió...

Cruce

En la pista de Comodoro Rivadavia ponía en marcha sus cuatro motores el imponente TC 66 (MARTE)que a las 00;15 del dia 23 de mayo

despegaría para Pto Argentino, donde aterrizaría a las 04;00, regresando de inmediato y trayendo, entre otra carga a 38 heridos.

Se debe destacar que en estos vuelos de evacuación sanitaria xxx en que se transformaban todos los vuelos de regreso de Malvinas, por esta época, incluían entre sus tripulantes a los héroes anónimos de esta guerra que, aparte de su capacidad científica, deslumbraban por su sencilla y serena determinación de dar la vida por la Patria: eran los médicos de la FAA que hacían el recorrido ida y vuelta, para atender abordo a los heridos que eran evacuados de Malvinas. Allá había tambien otros facultativos que ocupaban sus cargos en la misma pista, en el Hospital de Pto Argentino y en la Base Condor. Algun dia alguno de ellos, que nadie sabe quienes son o qué hicieron, al verlos hoy en su sacerdotal dedicación hospitalaria aeronautica, se decida a contar esta noble historia.

Desde aquí solo le decimos gracias... queridos camaradas !

El enemigo

Aprovechando la ausencia de ataques aéreos sobre sus objetivos navales, este 22 de mayo el enemigo continuó entrando con sus transportes de tropas al brazo de San Carlos y consolidando su estructura anfibia en la cabecera de playa.

Por otra parte dos Sea harrier atacaron (08:23) a nuestro patrullero Rio Iguazú (PNA) obligandolo a varar en el seno Coisseul. Este noble buque, antes de varar, repelió el ataque aeronaval con su ametralladora 12.70.

Tambien una sección de la aviación embarcada enemiga atacó (14:28) a nuestra BAM Condor, pero sin daños. Hay indicios de que en este ataque, fué averiado un Sea Harrier, por acción de nuestros helicopteristas que, en sus ratos de ocio, operaban ~~una~~ dos ametrllador~~a~~ 12.70 en los fondos de la casa que les servía de albergue, en Darwin.

El hecho es que, al dia siguiente Gran Bretaña confirmó que debido "a un accidente en el portaviones" se había perdido el ZA 192 y su piloto el Lt Cdr BATT había fallecido.

Pero lo fundamental era que, el enemigo, se afrimaba en Pto San Carlos, las montañas de Sussex y sus alrededores y ya operaba desde tierra, cada vez con mayor eficiencia, sus misiles antiaéreos (Rapier Bloww Pipe - Stinger) y armas de tubo.

Angeles en la Gran Malvina

En esta pintoresca gran Isla, una serie de angeles guerreros, (a veces, a quienes amo mucho,) de distintas nacionalidades... ~~pero~~ aunque todos aviadores cazadores, se movian por sus valles ~~xxxx~~... Dios los hace... y Dios tambien los junta !

El My. PIUMA, quien como descibimos en el Cap anterior, no pudo llegar al refugio que tenía a la vista y debió conformarse con dormir en su dinghy nos cuenta:

"Al amanecer del 22 de mayo comencé nuevamente mi marcha; estaba menos agitado que el dia anterior y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho; debía pisar siempre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía controlar; la posición que adopté (como agazapado) hacía soportable mi problema en la columna vertebral.

Me había propuesto llegar ese dia al refugio, por lo tanto debía descansar solo cuando estuviera agotado. No comprendía cómo no había llegado hasta allí el dia anterior; solo habia cominado unos 400 mts en un lapso de dos horas.

Me encontraba subiendo los últimos 100 mts; serían aproximadamente las 14.00 hs; 24 hs después de mi eyección, cuando nuevamente me desbarranqué y caí con todos los elementos de supervivencia, los cuales se esparcieron a lo largo de mi trayectoria de descenso.

Tomé conciencia de que debía controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario, no podía repetir la experiencia del dia anterior caminaba 10 o 20 mts y me desplomaba e inmediatamente quería seguir avanzando. ¡Pero, cómo controlaba el tiempo de descanso si había perdido mi reloj (y la noción del tiempo)!

Decidí que, por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme. Me dió resultado! Cincuenta o sesenta minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero.

No podía creerlo!, había llegado después de tanto esfuerzo y estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún kelper, ningún animal. Ahora debía decidir cómo sortear ese alambrado de púes que no era muy alto, pero tampoco bajo. Las tranqueras se encontraban, para mí, muy lejos y yo ya no tenía fuerzas. Me recosté con el torseo sobre el alambre y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado.

Estando en el suelo y a metros de la casa, me saque el lazo de mi cintura y apuntando con mi revolver grité: ¡Vive alguien!!... Me sorprendió escuchar mi voz; no sé por qué grité... quizas con la esperanza que alguien me contestara; aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado.

La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de dos metros por 3 de largo. Al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 o talvez 20 minutos.

Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda; tomé dos aspirinetas y entre

las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía "QUEEN DRINK" (El trago de la reina) La usaría como caramaniola

Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que, llegado el séptimo dia, iniciaría la marcha hacia Puerto Howward, el cual yo creía que estaba aproximadamente a 5 km del lugar de mi caída.

Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pié, escucho el ruido característico de las palas de un helicoptero. Qué emoción !! podría afirmar que sentía los latidos de mi corazón. Rápidamente tomé una bengala diurna y arrastrandome llegué al borde del cerro. Allí abajo ví un helicoptero pero no distinguía bien si era británico o argentino. En uno de sus giros alcancé a distinguir la escarapela argentina y lancé la bengala.. un humo anaranjado cubrió la colina haciendo aún mas bello y exótico aquel paisaje inolvidable. Qué emocion indescriptible !.. de espalda a la tierra, miraba fíjamente al helicoptero cómo se acercaba lentamente. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos... pasaban vertiginosamente por mi memoria..Qué maravillosa era la vida !

En pocos minutos sería rescatado, trasladado a un hospital, examinado por médicos y fundamentalmente llevado a un lugar confortable, al reparo del frío y del viento; en fin, con todo lo necesario para aferrarme a la vida.

Tirado en el suelo, ví como el helicoptero se posó a metros de distancia y saltan de él dos suboficiales con una camilla y un Capitan del Ejercito Argentino, que constituían un grupo comando de rescate.

Ya en el helicoptero el comandante de aeronave, Ten M.J.PINTO me preguntó si había visto a otro oficial eyectado. Le contesté que sí, que me llevara hasta los restos de mi avión donde resultaría más fácil ubicarme.

Minutos más tarde recuperamos al 1er Ten SENN, compañero de misión y luego de un emotivo abrazo nosdirigimos a Pto. Howard. Al llegar a dicho lugar el helicoptero aterrizó en un pequeño potrero Allí recogió -para mi gran sorpresa- a un Capitan de la RAF !! Don JEFF GLOVER (piloto inglés derribado el dia anterior tambien) quen, una vez rescatado del agua, fué llevado a una sala de primeros auxilios.

Cuando el aviador inglés subió al helicoptero, yo estaba recostado en la camilla tomando una taza de café. Cuando lo veo... mi primera reacción es extenderle la mano y ofrecerle mi taza...

tomamos café... conversamos (en ingles) lo que pudimos, él estaba bastante confundido..

El cruce del Canal San Carlos fué realizado en pleno combate (del dia 22), no solo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino tambien aviones amigos y enemigos... hasta vimos un buque inglés en llamas; pero siempre con la preocupación que nos podían derribar (preocupación compartida por GLOVER !)

Sobre nuestras islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmente aterrizamos y nos trasladaron al hospital de campaña, no sin antes presenciar el ataque de dos harriers y el derribo de uno de ellos.

Después de dos dias, de mi eyección, gracias a Dios, era examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Descansé profundamente. Cuando desperté no tenía noción del tiempo transcurrido".2"

El dia 23 de mayo

Al finalizar el 22-may y dada la ausencia de ataques a los objetivos navales sucedida ese día, el Comando de la FAS gestionó y obtuvo que se lo liberara de la restricción anterior y se le permitiera continuar atacando a los buques enemigos en o próximos al Estrecho de San Carlos sin perjuicio de asumir los ataques a la cabecera de playa.

Por otra parte la meteorología había mejorado notablemente en el continente y en las islas donde el fuerte viento del sudoeste (de hasta 45 kms) mantenía buena visibilidad.

La situación táctica

El Grupo de Batalla (CBG) se encontraba desplegado alrededor de nuestras Islas con sus portaviones siempre alejados hacia el"lejano Oriente"; piquetes radar al norte de la Isla Gran Malvinas (HMS COVENTRY BROADSWORD) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa.

Asimismo -y aparentemente subordinados transitoriamente al CBG- el grupo de submarinos nucleares efectuó tareas de alerta temprana antiaérea ubicandose proximos a nuestras Bases Aéreas Militares continentales (especialmente Rio Grande y Rio Gallegos) en superficie (Detectados por nuestro Centro de Operaciones Electrónicas).

El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este dia 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo maximo de 5 simultáneas, realizando asimismo ataques a objetivos terrestres (helicopteros EA proximos a Pto FOX, ataques a BAM Condor y Pto Howard) y salidas de reconocimiento fotográfico.-

La FAS en acción

Su comando, en Comodoro Rivadavia, a medida que planificaba las salidas de combate, necesitaba necesariamente ubicar la posición de los buques enemigos. Aunque la situación general la poseía en base a la inteligencia satelital de nuestro COE, el Comando quería certificar -tocar- la posición y para eso estaban los abnegados Fenix que, como perros perdigueros trataban de hacer volar la perdíz, aunque en este caso las perdices lanzaran misiles Sea Dart.

Esa noche -comienzo del dia 23- a partir de las 00:30 salieron las misiones PUA - FENIX - LUNA, las cuales si bien no vieron misiles lograron despegues (nocturnos) de las PAC enemigas.

Luego, durante el dia, los seguirían las restantes misiones de diversión y control aéreo quë este dia totalizaron 13 salidas FENIX

Las escuadrillas de combate

Demasiado temprano, con poca luz (08;30) salieron cuatro escuadrillas de M V (PUMA-POTRO) y A 4B (LANZA-TEJO) que serían controladas por el Rayo 1. Si bien los A 4B llegaron a la zona del objetivo (10:02) no encontraron el objetivo naval.

Más tarde, a las 12:00 despegaban desde BAM Rio Gallegos dos escuadrillas de trés A 4B cada una, las cuales, por distintos inconvenientes quedaron reducidas a 4 skyhawks. Entonces, luego del despegue los cuatro formaron la famosa e histórica escuadrilla de indicativo NENE, al mando del Capitan P.M.CARBALLO y se fueron juntos a buscar la "chancha" para"desayunar", antes de la travesía; pero no la encontraron; por error en la transmisión de la orden este KC 130 orbitaba a 150 millas más hacia Malvinas. Pero no se amilanaron, lo buscaron y lo encontraron; luego todo salió bien... reabastecieron los cuatro sin novedad y se lanzaron, en descenso hacia la boca Sur del Estrecho de San Carlos y comenzaron a remontarlo, hacia el norte ahora bien pegados al agua. Ya llegando a su boca Norte, cuando pasaban a la altura del Brazo de San Carlos vieron un helicoptero Sea Linx e inmediatamente recibieron fuego antiaéreo y por ello localizaron - a su derecha- a dos fragatas que estaban casi estacionadas en la Bahía que hace de portal del citado Brazo:la Bahía de San Carlos.

Los halcones siguieron a su frente (rumbo Norte) "como haciendose los distraídos"... e iniciaron un viraje suave a la derecha que los internó (por sobre Fanning Head)en la Isla Soledad...; entonces, fuera de la vista britanica y siempre razantes, invirtieron el rumbo y volvieron (ahora hacia el oeste) para entrar a la bahia desde la costa, muy proxima a la fragatas. En este viraje la sección al mando del 1er Ten GUADAGNINI quedó alejada de la dupla guía y la perdió de vista, por lo cual planeó su propio ataque sobre la ANTELOPE (que no otra era una de las fragatas

que habían abierto el fuego en su primer pasaje.

CARBALLO y su numeral (Alf GOMEZ) ya entraban por las serranías que bordean el Brazo de San Carlos y tenían en la mira a la asombrada fragata ANTELOPE, cuando un misil lanzado desde tierra (un Rapier o Blow Pipe) explotó debajo del skyhawk de Carballo que volaba a 10 m de altura sobre zona rocosa. La deflagración también afectó el suelo y volaron las rocas. El avión del inolvidable halcón, por efectos de la explosión casi se invirtió... vió todo azul y sentía las piedras que martilleaban en su cabina y en la estructura del avión... se preparó para eyectarse, estaba convencido de que su avión se había deshecho... pero nó, su avión respondía al comando... consiguió entonces sofrenar su potro espantado, pero perdió de vista a la fragata... y siguió al frente... todavía convencido de que tendría que eyectarse... sin embargo su noble skyhawk se había serenado y respondía a su jinete... quien decidió -como GARCIA CUERVA- no abandonarlo nunca... y llevarlo a su querencia. Sobrevoló Campo Verde -ya en la Gran Malvina- donde le pasaron más misiles, casi rozando su cabina. Casi seguro un Sea Dart de la HMS COVENTRY que segúia haciendo de las suyas con su trampa misilistica.

Mientras tanto su joven numeral -un Alferez glorioso- había enfrentado a la poderosa ANTELOPE que no cesaba de disparar con todos sus cañones. El Alf.GOMEZ la cañoneó mientras se acercaba (extasiado) y cuando estaba a tiro, lanzó su bomba de 500 kgs e hizo un excelente impacto... pero la bomba no explotó, quedo alojada en el camarote de oficiales del buque... en espera.

Inmediatamente desde un poco más al Sur, pero siempre desde la costa, aparecieron los dos halcones restantes que venían a culminar el ataque de la sección lider.

El 1er Ten GUADAGNINI se acercó, siempre razante; un poco atrás y a la izquierda venía el 1er Ten RINKE... los dos con sus ojos enormemente abiertos y clavados entre la mira y el buque... pero de reojo se veían entre sí... Sus cañones, abriendo el fuego mientras se acercaban parecian acompasados con los latidos de sus viriles corazones... y llegó el instante del lanzamiento... Luciano la disparó en el momento exacto para hacer impacto y la boleadora se fué directamente a la presa pero otra vez -como buena boleadora- no explotó.

En el instante en que su bomba había abandonado el avión... la artillería antiaérea del buque, aprovechando que GUADAGNINI lo traía nivelado y estable -condición indispensable para no errar- logró colocar sus proyectiles explosivos en la raiz del ala derecha del halcón argentino... y ésta comenzó a desprenderse, haciendolo rolar hacia ese lado... el piloto naturalmente, instintivamente trató de nivelarlo (toda la palanca a la izquiera y atrás) y lo logró un segundo, tomando altura...y se es-

trelló contra el mastil de la fragata HMS ANTELOPE. El avión se desintegró y cayó, con nuestro LUCIANO, a las aguas de nuestro Estrecho de San Carlos (que los británicos llaman Falkland Sound)

El numeral 4 también lanzó su bomba pero no impactó en el buque y se alejó, habiendo visto caer a su compañero y Jefe, sorteando misiles que lo perseguían. Eran ya las 15:30 hs.

La fragata quedó maltrecha, pero totalmente recuperable, cuando se le desactivaran las bombas que tenía alojadas. Fué entonces remolcada hasta las proximidades del Pto San Carlos, en Bahía AJAX. Allí, no se estimó necesario desembarcar la tripulación para la operación de desarme pués tratandose de bombas británicas estimaban que no ofrecía el menor riesgo. Para ello subió al buque un equipo de especialistas de la RAF que comenzó a desarmar la bomba de el Afl GOMEZ. Pero al hacersele detonar pequeñas cargas para aflojar la espoleta de la bomba, ésta explotó en su totalidad, con todo su inmenso poder de 500 kgs. y por simpatía explotó la de Guadagnini y todos los otros explosivos e inflamables abordo del buque y todo se convirtió en un infierno.

Desde la costa proxima, algún fotógrafo que observaba con su lente el buque en estos momentos, tomó la foto de la HMS ANTELOPE explotando, la cual recorrió (y recorre)el mundo y quedó como un simbolo de lo que fué esta guerra en nuestras Islas Malvinas.

Así, LA FUERZA AEREA ARGENTINA, había hundido a la HMS ANTELOPE en un ataque que comenzó el 23 de mayo, alrededor de las 14 hs (cuando partieron los halcones desde Rio Gallegos) y culminó 24 hs después cuando la fragata se partió en dos y se hundió en AJAX BAY.

Nuestra Aviación Naval

A los pocos minutos que atacaron los NENE a la ANTELOPE, llegaron los TABANO al Estrecho; trés A4 Q al mando del CC ZUBIZARRETA. Pero para entonces los alrededores de Pto San Carlos eran un infierno de misiles, granadas antiaereas y municiones trazantes... Los Tabano regresaron a su Base de Rio Grande, sin poder penetrar esa defensa. Cuando aterrizaban, su Jefe, al salirse de la pista por viento cruzado y con las bombas aún colocadas en sus alas, se eyectó en previsión de una explosión cuando su avión ya corría por la pista... lamentablemente al no funcionar corresctamente su paracaídas, cayó mortalmente herido.

Este dia tambien operaron los Super Etendard y sus misiles Exocet. Despegaron a las 14:59 de Rio Grande, reabastecieron a las 16:10 del ROMA, pero no encontraron el objetivo naval y regresaron a su Base con el precioso misil que serviría para otra oportunidad.

La Fuerza aérea Sur

Mientras se estaba ejecutando el ataque de los NENE, otras dos escuadrillas de A 4C (PLATA -ORO) que debían reabastecer del PARIS (el cual como vimos estaba orbitando por error en una posición equivocada) no lo encontraron y regresaron a su Base en San Julian (13:25)

Una hora después (14:20) despegaron de Rio Grande, siete (7) daggers M V (DAGA y PUÑAL) ~~xxxxxxxxx~~ y CORAL, desde San Julian. El objetivo naval de todos ellos era el mismo: un buque (o más) que se estimaba en función de piquete radar unas 15/20 millas al norte de la entrada del Estrecho de San Carlos. Llegaron los Daga y Puñal con 5 minutos de intervalo (15:30). Los Daga no encontraron el blanco y así lo informaron al OCAT (DURO). En ese momento escucharon que a los Puñal (5' atrás) eran interceptados por una PAC británica (Lt CdrA.AULD y Lt.M.HALE).

Los Puñal, que volaban razante, y que venían armados antibuque (bombas de 500 kgs) eyectaron todas sus cargas externas y trataron de escapar, pero un misil de Hale impactó en el Ten. H.R.VOLPONI quién se estrelló en el mar. Había sido derribado un inolvidable cazador argentino, que "oficiaba de bombardero" y que no pudo defenderse dignamente... pero estas son las reglas de la batalla aérea... y los caballeros las respetan.

VOLPONI cayó en la Bahía Horseshoe, en el lado oeste de la Bahia Elefante, dos millas al norte de Isla Calderon. En esta Isla (Peble Island) se encontraba nuestra Base Aeronaval Calderon. Nuestros marinos hermanos fueron a rescatar sus restos gloriosos y los guardaron en su Base, hasta que el 29 de mayo, un Twin Otter de la FAA (ROMEO 1)arriesgandolo todo, fué a buscarlos y los trajo al continente.

Casi simultáneos a este combate de los PUÑAL estaban llegando a la misma zona los CORAL; daggers que, como vimos, venían de otra base (San Julian) a buscar y atacar el mismo objetivo. Pero en esos momentos el Puñal 1 venía escapando como podía de los misiles que les lanzaba el Lt Cdr AULD (ambos, casualmente eran Jefes de Escuadrón) había puesto post combustión y al cerrar exageradamente su viraje su avión se le había descontrolado (3) y casi colisiona con los pobre Coral que se retiraron de la zona. Hay oportunidades en que hasta los Jefes se asustan !.

Mientras estos valientes tenían estos combates casi rozando las olas, a gran altura -pués no podian hacer otra cosa- dos secciones de M III (DARDO y FLECHA) volaban en cobertura (y diversión, que esta vez no funcionó) sobre nuestras Islas Malvinas.

Nuestros aviones del archipielago

Nuestra unidad de aviones IA58 Pucará- que operaba como sabemos de nuestra BAM Condor (Goose Green) ejecutó, este dia, dos salidas

de reconocimiento ofensivo sobre Puerto Howard. Sus pilotos eran aquellos mismos que se habían eyectado el 21 (TOMBA y BENITEZ) y se hacía así para que, rápidamente volvieran a tomarle confianza al avión.

Regreso de condores

Desde esta misma base, en un helicoptero Chinook eran trasladados a Puerto Argentino el My PIUMA y sus heroicos compañeros:

"El vuelo en helicoptero me recordó el viaje de un trén; volabamos a muy baja altrura y cada 5 o 10 minutos efectuaba una parada (estacionario) ante la advertencia de aviones enemigos.

Al llegar a Puerto Argentino me trasladaron en una ambulancia a la sala de internados y luego de un detenido estudio me enyesaron el tobillo, fajaron mi pecho y pegaron sobre mi torso una cinta plástica con mi diagnóstico.

Dias después, durante la madrugada soy trasladado al continente -junto a Senn, Glover y Luna- en un avión C 130. Luego de 4 horas y media de vuelo nocturno, de mucha incertidumbre, llegamos a Comodoro Rivadavia, donde permanecímos al cuidado de los medicos".- (4)

Otro de los helicopteros de esta misma base(PATO) cumplía tambien este dia otra humanitaria y riesgosa misión, la busqueda y rescate del 1er Ten LUNA (eyectado el 21 de Mayo- Escuadrilla Cueca) en la Gran Malvina. Habían hecho ya un largo recorrido en la mañana de este dia 23; habían visto cómo dos Harriers GR 3 (Flt Lt MORGAN y Flt Lt LEEMING, de la RAF) atacaron a 4 helicopteros de nuestro Ejercito proximos a Pto Fox (Shag Cove House), escapando ellos pués lograron mejor cobertura y además estaban situados como a dos kilómetros del lugar. Volvieron sin encontrar al piloto a su Base pero salieron nuevamente a la tarde. Por supuesto que tanto de ida como de vuelta debían cruzar el Estrecho de San Carlos que, en esos momentos de gran actividad, significaba, para un helicoptero, un peligro tremendo pués , sobre el agua es facilmente identificable. Cuenta el Ten VERGARA (su piloto) refiriendose a esta segunda salida:

"Despegamos con rumbo noroeste, cruzamos el Estrecho de San Carlos, ~~(la fragata continuaba humeando) (N.A. se refiere a la ANTILOP~~ la fragata continuaba ardiendo (N.A: Arrow?) y luego de volar varios minutos en la Isla Gran Malvina, divisamos en la parte superior de un cerro los restos del avión dagger; hicimos un rodeo en los 360 grados y luego buscamos en una zona más al norte de donde iniciamos la búsqueda por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordón montañoso bastante alto y se pudo apreciar del otro lado una especie de casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a unos lugareños si ahí había un piloto argentino, contestandonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Detuvimos las turbinas del helicoptero y nos dirigimos hacia la casa.

"Nos recibe un señor que nos hace pasar y nos lleva a un dormitorio en donde se encontraba acostado el 1er Ten LUNA; éste al vernos se sorprendió porque no pensaba que una tripulación de helicopteros lo estuviera buscando. El 1er Ten MIRANDA, médico que integraba la tripulación lo revisó y luego lo ayudó a incorporarse y nos dirigimos al helicoptero. El estado de salud del 1er Tén LUNA no era muy bueno ya que se encontraba herido en una pierna y en un brazo. Subimos abordo del helicoptero y emprendimos el regreso a la BAM Condor. Esto para la tripulación fué un orgullo tremendo porque era el primer piloto que recuperamos en la guerra; un Oficial que fué instructor de vuelo en la Escuela de Aviación Militar, cuando estabamos allí." ¿ Se puede percibir en estas espontáneas palabras, el espíritu de nuestra Fuerza Aérea??...

El dia 24 de mayo

La meteorología se presentó con mucha neblina en Malvinas, aunque más tarde fué aceptable para nuestra operación aérea.

El enemigo continuaba con sus ataques áereas a nuestros objetivos terrestres, en especial a nuestra BAM Malvinas a la cual, este día la dejaron fuera de servicio por 6 (sis) horas y le averiaron un Pucará en tierra.

Pero donde el enemigo incrementaba su eficacia en su defensa antiaérea y lograba ir montando su potencial terrestre era en la cabecera de Playa de San Carlos. Allí dirigía sus ataques nuestra Fuerza Aérea Sur.

Las operaciones aéreas

Este dia, el comando de la FAS, ajustando su sélección de objetivos, en base a la experiencia de los dias pasados, se fijó claramente como meta, el ataque a los buques de transporte de tropas que se encontraban en el brazo de San Carlos.

Contra tales objetivos navales lanzó -a partir de las 09:10, veintiuna (21)salidas de cazabombarderos y dos (2) de cobertura con interceptores Mirage III (FUEGO). Los cazabombarderos eran los (CHISPA-NENE HALCON - JAGUAR-AZUL-PLATA - ORO).-

Por otra parte, el Escuadrón FENIX cumplió seis (6) salidas de las suyas y finalmente, al concluir el dia, un C 130 llegó a Malvinas y regresó el 25 de Mayo (TOCO).

La primera escuadrilla que llegó al objetivo fué la NENE, que aparte de sus trés numerales traía dos más (de la CHISPA) cuyo jefe habia perdido su bomba al conectar el panel de armamentos y se volvió. Así que eran 5 aviones conducidos por un viejo halcón. Y en Bahia Hospital -Brazo de San Carlos- atacaron al buque de transporte de tropas HMS SIR GALAHAD, al cual, el Chispa 2 lo impactó con una bomba de 500 kgs

que no explotó y al HMS SIR LANCELOT al que el Chispa uno también le alojó una bomba de 500 kgs. Cruzaron entre nubes de trazantes, explosiones y misiles, pero ninguno fué tocado y arribaron, satisfechos del deber cumplido a Rio Gallegos, alrededor de las 12 hs.- El libro Task Force (5) dice, refiriendose a este ataque NENE/CHISPA:

" Los buques de desembarco Sir Galahad y Sir Lancelót fueron impactados el 24 de mayo. Una de las bombas dirigidas al Galahad rebotó en el costado del buque y se hundió, una segunda pasó a través de los camarotes de los oficiales y vino a parar en un pequeño compartimento cerca de la cafetería de tropa. El Master, Capitan ROBERTS decidió evacuar el buque. Vinieron los expertos abordo y declararon que la bomba estaba segura y parte de la tripulación retornó para llevar a cabo trabajos rutinarios mientras la bomba fué removida durante los dos dias siguientes; fué descendida a una lancha Gemini donde fué acolchonada entre paquetes de copos de maíz y finalmente arrojada a aguas profundas. El Sir Lancelot tuvo una casi similar experiencia aunque su bomba llevó cinco dias en ser removida."

A partir de las 11 hs arribaron al objetivo, casi simultáneamente, diez (10) M V (AZUL - PLATA -ORO) y saturando las defensas antiaéreas y de Pac, atacaron, las dos primeras (11:02) al HMS SIR BEDIVERE al que tambien impactaron con bombas que no explotaron. Era la AZUL. Pasaron entre la intensa defensa antiaérea y ya alejandose, los numerales fueron perseguidos por un Sea Harrier, el cual tiraba solo con cañones, pero escaparon y regresaron sanos y salvos.

La escuadrilla PLATA (11:07) entró más tarde por ese desfiladero infernal que era el Brazo de San Carlos, donde tiraban desde los buques por un lado y del opuesto, la costa, por el otro. (Y más de una vez estos defensores se alcanzaron entre ellos) (6)

<u>La escuadrilla de ORO</u>

Pero en esos momentos (11:04) la otra escuadrilla (ORO) que integraba esta oleada de diez daggers) era interceptada sobre la Bahía Elefante (cerca de la BAN Calderon). Detectada por la fragata HMS Broadsword ésta había dirigido hacia ella a dos temibles cazadores británicos (el Lt Cdr Andy AULD en el XZ 457, Jefe del Escdn 800 y su numeral el Lt Dave SMITH en el ZA 193). Se dió nuevamente aquí el mismo caso que se daba con todos nuestros daggers armados antibuque. Como no tenían sistema de reabastecimiento en vuelo, su autonomía solo alcanzaba para ir al blanco y reggresar, solo por un camino: el mas corto. No había posibilidad de variarlo pués no daba el combustible, en vuelo razante, para atacar el objetivo asignado y regresar, por la ruta más corta al continente. Los británicos habían descubierto esta tremenda deficiencia de nuestro sistema de armas dagger. Así que solo tenían que colocarse en una pe-

queña zona vertical entre Isla Borbon (Pebble Island para ellos) y lateral Pto Howard. Por allí pasarían seguramente los M V que no hubieran sido detectados por sus radares. Entonces allí apostaban siempre una PAC -aparte de las otras que recorrían el archipielago- en alerta visual. Y sin dudas lograron varios éxitos estos dias, cuando nuestros objetivos estaban concentrados en el Brazo de San Carlos.

Así fué que esta nueva escuadrilla fué derribada en su totalidad. El Cap. DIAZ y el My PUGA se eyectaron y fueron recuperados, en cambio el numeral 3, de menor experiencia no alcanzó a eyectarse y se estrelló con su avión en la Gran Malvina. El Jefe de escuadrilla-Cap.DIAZ y el My PUGA (voluntario, tambien cursaba la ESGA) fueron recuperados por marinos aviadores argentinos de la Base Calderón que los cuidaron y reconfortaron hasta el 29 de mayo en que fueron rescatados desde el continente en la salida ROMEO 17-

Realmente, aunque no lograron llegar al objetivo, había sido una escuadrilla de oro...

Pero ahora estaban llegando, aquel 24 de mayo, vispera del dia de la Patria, los inolvidables halcones del cielo (skyhawks). Eran seis (6) A 4C, trés de los cuales avistaron una PAC, cerca de Isla Borbon y escaparon de regreso. La otra escuadrilla (JAGUAR) no fué interceptada y llegó al Estrecho (11:30), sobrepasó, rumbo este, su boca y viró decididamente al Sur. Con rumbo 190* aproximadamente atacó, en la entrada del Brazo de San Carlos, a la fragata HMS ARROW a la que le lanzaron ahora sus nuevas bombas de 250 kgs frenadas por paracaídas. Cada avión llevaba trés bombas y por lo menos dos bombas o trés fueron alojadas en la fragata, explotando esta vez. La fragata comenzó a incendiarse, pero aparentemente el fuego fué controlado y los daños reparados, pués siguió operativa en más. Los JAGUAR se alejaron del infierno antiaéreo, vieron, escondido, al CAMBERRA, pero los trés aviones habian sido tocados y sus tanques de combustible perforados. Así y todo los nobles A4 C seguían volando.

Al salir de la Gran Malvina, rumbo a casa, chequearon el combustible (numero 1,1500 lbs; numero 2,2280 lbs Numero 3,2500 lbs). Pero sobre la Isla San Jorge, los dos halcones vieron al avión del Ten. J.M.BONO, iniciar un viraje descendente muy suave... pero interminable. El guía le ordenó eyectarse... pero el glorioso halcón no contestó... talvez se había desvanecido... nunca se supo por qué... y se estrelló en nuestro Atlantico Sur, volando entre Malvinas y San Julian...

Los dos JAGUAR restantes no tenían más tiempo para meditar... se estaban quedando sin combustible !! y ellos tambien caerían al helado oceano... si no los salvaba la "chancha"... y allá andaba ella !

El MADRID 2, al oir las angustias de esos pequeños grandes halcones (que a veces amamantaban de una chancha) se lanzó hacia el archipielago con toda su maxima velocidad, haciendo toda clases de señales electrónicas (homing) para que los A 4C lo encontraran en ese espacio infinito y así voló hasta unas 100 millas de Malvinas y los skyhwks "acoplaron"... Comenzaron a retornar lentamente, los trés "abrazados" hacia el continente. El KC trasvasó, solo al Jaguar 1, 39.000 lts de combustible !

A 30 millas antes de San Julian, los dos A 4C desacoplaron y aterrizaron en su Base Aperea Militar. Una vez más se había sellado la hermandad y el afecto profesional entre "cazadores" y "transporteros"..

Finalizaba ya este dia 24 de mayo, en que el "BOMB ALLEY" cobraba grandes dividendos al enemigo en la superficie... pero lamentablemente no impedía que el ~~enemigo~~ anfibio siguiera consolidando y aumentando su potencial terrestre en San Carlos.

Aunque así y todo había una crisis en la conducción táctica británica referente a la superioridad aérea que el Grupo de Asalto Anfibio y ahora su nuevo responsable, respecto a las Fuerzas terrestres, el Brigadier (RM) J.THOMPSON, exigía del CAlte Woodward: una mayor presencia aérea de la Task Force, sobre la cabecera de playa. Ya vimos lo que pensaba el marino -y nosotros creemos que pensaba correctamente(pag)al tener los portaviones tan alejados para darles la maxima seguridad ante la eficiencia de la FAA. En el mismo artículo que hemos citado (pag) del SUNDAY TELEGRAPH, Woodward dice:

"Si los portaviones hubiesen sido hundidos, o siquiera seriamente dañados, LO HUBIERAMOS PERDIDO TODO, allí y entonces.

Sin plataformas no hay aviones. Y es preferible tener algunos pocos que no tener ninguno."

Finalmente deseamos aclarar que, en la Fuerza Aérea Argentina, somos conscientes del factor (POLITICO) limitativo que tenía Gran Bretaña -autoimpuesto- de no atacar nuestros aerodromos en el continente .

Si bien nuestra conducción aerea nunca se confió demasiado en esta posibilidad limitativa -que por supuesto intuía- la no materialización de estos tipos de ataque,la ayudó enormemente para preservar su escaso material y medios en un santuario continental. El CAlte Woodward conocía esa limitación y sabía entonces que su Arma aérea era la única aviación que Gran Bretaña podía utilizar en el combate aeronaval de nuestras Islas Malvinas.

X Nuestra Fuerza Aérea Sur sufrió críticas similares, respecto a la "exigencia" de las fuerzas terrestres de -lo que ellos llaman- el "paraguas aereo". Cuando las Fuerzas Terrestres británicas avanzaban

sobre Puerto Argentino y el arma aérea de la flota (los harriers) atacaban nuestras posiciones u objetivos terrestres, se requería de la FAS "apoyo de fuego masivo" y se la criticaba (y aún hoy se la critica) por la "absoluta superioridad aérea de los británicos". Y esto no solo lo hacían nuestros camaradas del Ejercito sino que tambien lo compartía nuestro Componente aéreo de la Guarnición Militar Malvinas ! Esto último nos hace pensar que no se trata de un desconcepto doctrinario, sino de los factores sicologicos que influyen en el combatiente terrestre (debe ser muy feo estar alla abajo!) y lo llevan a pensar y creer así.

Como vimos (pag)nunca hubo tal superioridad aérea enemiga -tampoco la tuvimos nosotros; cada bando la explotó lo mejor que pudo en las circunstancias que más le convenían.-

El 25 de mayo de 1982

Sinceramente creemos que éste 25 de mayo, cuando se escriba nuestra historia futura, va a ser tan recordado como aquel glorioso de 1810

Este dia amaneció sin fenomenos meteorológicos significativos en Santa Cruz y Chubut, mientras que en Malvinas había bancos de stratus (300/600 mt) y, en las primeras horas, la visibilidad estuvo reducida por neblina.

La FAS no había aprendido la lección y repetía su error del dia 23 al lanzar escuadrillas de A 4B demasiado temprano, casi nocturno, que normalmente tenían dificultados en el reabastecimiento en vuelo. Pero lo peor era que la zona del objetivo, en estas primeras horas se encontraba casi con seguridad, en esta época, con muy mala visibilidad (niebla, neblina).

Este dia la escuadrilla MARTE despegó a las 08:00 y a poco (25 minutos) se volvió la 2a sección, pués había perdido de vista a la 1a. Siguió entonces sola, la sección guía, reabasteció y cuando llegó a la zona del objetivo (09:10) que era "Buques en el Estrecho y Bahía de San Carlos", erró la aproximación al blanco, debido a la visibilidad, casi cero, y volvió al punto inicial (Roca Negra). Pusieron nuevamente rumbo 180°, encontraron el Brazo de San Carlos y en él vieron un buque blanco, le apuntaron e iniciaron el ataque... pero al acercarse se dieron cuenta de que era un buque hospital, con cruces rojas y no lanzaron sus bombas...era el UGANDA. Giraron a la derecha buscando Puerto San Carlos pero en la realidad lo que avistaron era DARWIN ! y su poblado de Goose Green donde los aviadores malvinenses y los artilleros (que ahora conocían mejor a nuestros skyhawks) al verlos picar sobre ellos no podían creer que, en el dia de la Patria, fueran atacados por sus propios halcones ! Sobre ellos los MARTE, convencidos de que se trataba de Pto San

Carlos (repleto de tropas británicas), iniciaron la aproximación del ataque, con todos sus bríos... pero cuando, nuevamente iban a abrir el fuego de cañones, el numeral gritó: es DARWIN !!! y ambos giraron bruscamente a la derecha... sabían de la agresividad de los antiaéreos propios !

Siguieron virando y ahora sí, apareció nuevamente la Bahía de San Carlos donde avistaron un buque color verde y casco negro sobre el cual -al fin !- pudieron lanzar sus bombas y, aunque recibieron ahora intenso fuego antiaéreo, lograron alejarse, por el Estrecho de San Carlos rumbo Oeste... habían hecho lo indecible por alcanzar el objetivo, entre la penumbra, la neblina y ante las defensas antiaéreas jamás montadas en los últimos tiempos...(6)

Al sobrevolar la Isla Elefante Marino (Borbón), al norte de la Gran Malvina, el Cap PALAVER XXXXXX le informó, a su numeral que tenía combustible cero (sus tanques habían sido perforados en el ataque al buque) y que se eyectaría. PALAVER redujo la velocidad y tomó algo de altura para asegurarse la eyección. Pero al tomar altura entró inadvertidamente en los radares del Destructor HMS COVENTRY que a pocas millas al norte de allí, oficiaba de trampa misilistica (missile trap); el buque lanzó entonces -automáticamente- dos misiles Sea Dart -de unos 30 km de alcance uno de los cuales impacto en el skyhawk y mató a su piloto, quien no se eyecto y cayó con su avión al mar...

Hay derribos que dan más pena que otros... y este es uno de ellos...habian hecho un esfuerzo inconcebible por lograr su objetivo... empecinados en defender la Patria... ejemplo de determinación y coraje para los argentinos del futuro !... sin pedir nada..."ni siquiera un aplauso" llegaron y atacaron el buque, que ese era su compromiso... ¡eludieron toda la defensa antiaerea de San Carlos!— Y caer en una trampa tan simple... aunque desconocida hasta entonces para los argentinos, de las tácticas navales....

Su numeral, el Ten GALVEZ -sintiendo talvez una muy triste pero dulce melodía en su cabeza atribulada... volvió solo a Rio Gallegos donde aterrizó a las 11:40. El HMS COVENTRY seguía navegando majestuoso por nuestro Atlantico Sur !

Mientras GALVEZ regresaba a Rio Gallegos, desde la Base de Rio Grande despegaban 4 daggers (RANGO - BINGO) guiados por un Lear Jet de los Fenix (TANGO) para tratar de ubicar a "un radar enemigo" que se suponía en las islas BEAUCHEME. Fueron y no encontraron nada.

Pero la FAS andaba cerca de descifrar el enigma...

El radar que buscaban no era otro que el de la majestuosa COVENTRY y su "bloody" trampa. Esto lo informaba desde Buenos Aires el COE (Centro de Operaciones electrónicas de la FAA).

Pero el Comando de la Fuerza Aérea Sur (en Comdoro Rivadavia)

confiaba más en lo que podía "tocar" y a veces esto lo demoraba en sus decisiones... perdiendo precioso tiempo. Aunque siempre con el honesto propósito de dar las máximas condiciones de seguridad a las operaciones de combate (o apoyo).

La siguiente escuadrilla fué tambien, en parte, víctima de esta maldita trampa. (COVENTRY). Se trataba de la TORO la cual llegó a la Bahía de San Carlos a las 12:25 y atacó a dos importantes buques, el HMS FEARLESS y a la fragata HMS AVENGER a los cuales causaron serios daños. pero tambien pagaron su precio: un misil Rapier, de las defensas costeras derribó al Ten LUCERO, pero éste se alcanzó a eyectar ! y cayó al agua, proximo al buque que había atacado ! (el Fearlèss) desde el cual salió una lancha en su auxilio y lo rescató (7), transportó al buque y allí se le brindaron los primeros auxilios que salvaron su vida.

Mientras se alejaban los trés restantes, casi por la misma ruta que habian seguido los MARTE, el jefe de la escuadrilla informó que tenía problemas en el sistema hidraulico ~~de su avión~~ (lo que presagia la perdida de comandos en el avión) y que se eyectaría, ahora sobre Campo Verde - un caso casi idéntico al de Palaver. Tomó altura y, por supuesto entró en el alcance de la HMS COVENTRY y se repitió el mismo procedimiento trampero.

El Cap.J.O. GARCIA -otro halcon inolvidable- cayó entrampado por un sistema que, realmente, no conocía.

A pocas millas de allí, un Lear Jet (RAYO) que transportaba al Oficial controlador táctico, era interceptado por una PAC... pero pudo escapar gracias a su mayor velocidad.

Los dos halcones sobrevivientes de la escuadrilla TORO, que tambien venían con sus tanques de combustible pinchados, lograron acoplarse al KC 130 (BERLIN)... y otra vez "la chancha"..orgullosa -orgullo sin límites- volvía al continente trayendo dos halconcitos en su regazo.

Y así iba transcurriendo -sin mayor éxito- aquel 25 de mayo de 1982.

A las 13:35 despegó un Lear Jet -el RAYO 2- con un nuevo OCAT, que controlaría a dos secciones de A 4B que despegarían enseguida, desde Rio Gallegos para -ahora sí- dirigirse a un punto al norte de la Isla de Borbon (Peble Island), distante, en el mar unas 15 millas, donde se encontraría el sanguinario buque trampa...

Entre 14:00 y 14:05 despegaron los VULCANO y los ZEUS. Llevaban cargados sus cañones de 30 mm y una bomba de 500 kgs por avión.

A las 15:20, después de reabastecer del PARIS y de llegar, de acuerdo a lo planificado, a la Isla de Borbón,el VULCANO UNO, con su vista (y su alma) de halcon argentino, había avistado a los dos buques: el D-42 HMS COVENTRY (de 16.000 ton)y sus misiles Sea Dart, que andaba

122

escoltado por la poderosa fragata HMS BROADSWORD y su sistema Sea Wolf, navegando majestuosamente por nuestro Atlantico Sur, en función de trampa misilistica (missile trap).

Los Vulvano, sin mayor elaboración, se dirigieron razante hacia la fragata (8)

"Esta sección fué seguida por una PAC (Lt Cdr Neil THOMAS 800 SQdn) pero antes de acercarse a distancia de tiro fué ordenada retirarse de la zona mislística de los buques. En este momento, cuando los sea harriers se apartaban, se le trabó el sistema de control de tiro Sea Wolf de la BROADSWORD que quedó paralizado. Los A 4B lanzaron sus bombas (N.A. Eran una por avión)trés erraron pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba, por la proa, salió p por la cubierta, en popa, debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicoptero Linx y continuó su vuelo cayendo al mar por el otro lado, sin explotar." (N.A. este relato coincide en todo con lo informado por los Vulcano con posterioridad al ataque, excepto la cantidad de bombas).

Ahora - a dos minutos atrás- se veían venir a los ZEUS. Comenzaba la aproximación final del àtaque más reditivo que ejecutó la FAS en todo el conflicto. Veamos como lo cuenta el mismo libro americano (8)

"Nuevamente, al aproximarse esta sección, la Pac se dirigió a interceptarlos, nuevamente la Broadsword engancó a los A 4B en su sitema Sea Wolf y a los cazas les fué ordenado retirarse. El Coventry lanzó un Sea dart pero erró, siguió tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La Broadsword estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la Coventry se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque aéreo) y escudó a los A 4B y nuevamente el sistema no funcionó. Trés bombas (N.A. no pudieron ser más que dos) penetraron profundamente en el Destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor y causando inmediata inundación, fuego y perdida total de poder y comunicaciones."

En menos de treinta minutos, el majestuoso COVENTRY se iría al fondo de nuestro Atlantico Sur. Eran alrededor de las 16 horas de aquel 25 de mayo de 1982.

El HMS COVENTRY era uno de los últimos de los Destructores que le quedaban para entonces a Gran Bretaña pués el EXETER (talvez dañado muy tempranamente en esta Batalla) no se lo ubicaba desde hacía tiempo en el teatro de operaciones. Y el otro (HMS CARDIFF)llegado recientemente se dedicaba a atacar Boeing 707 en posiciones de retaguardia. Así pués, de los Destructores que el Reino Unido mandó al Atlantico Sur para recuperar nuestras Islas Malvinas, los argentinos le habíamos hundido (todos por ataques aéreos de aviones basados en tierra) los siguien-

HMS: SHEFFIELD y COVENTRY y le habíamos puesto "Fuera de Combate" al GLASGOW y ANTRIM y a algún otro que el gobierno británico no quiere revelar.

Nuestra Aviación Naval en el dia de la Patria

Este dia tambien estuvo presente la escuadrilla Super etendard dos de cuyos aviones (MINA), reabastecidos por un KC 130 (BERLIN) atacaron desde el norte un convoy naval, integrado por ambos portaviones y sus escoltas que navegaba al Norte de la Peninsula de San Luis (Is.Soledad), con dos Exocet AM39, uno de los cuales impactó en el portacontenedor "ATLANTIC CONVEYOR, que se encontraba trasbordando sus aviones y helicopteros (y otros pertechos) al resto de la Task Force. Este buque, recién llegado navegaba en la periferia del convoy; era un buque de carga de la Flota auxiliar británica y por lo tanto no tenía buenas defensas ni mayores medios para el control de averías. Por elló se incendió con facilidad y sus fuegos no pudieron ser sofocados, ardió durante trés dias hasta que se hundió. En sus bodegas se consumió un valioso y vital cargamento de helicopteros, repuestos de aviones harriers, carpas, pistas de aluminio etc. lo que afectó sensiblemente la batalla terrestre que se iniciaba en nuestra isla Soledad.

Otros detalles

Finalmente ocurrieron otros sucesos que dignificaban a los argentinos en aquel aniversario historico nacional.

- Un Hercules C-130 -TOCO- regresó de Malvinas -a Comodoro Rivadavia- a primera hora (05:05) trayendo una preciosa carga de 21 heridos, entre los que se encontraban varios heroes aviadores (PIUMA - ARCA-GLOVER -LUNA) y otros héroes que no estaban heridos -los tripulantes del Hercules- que volverían una y otra vez al archipielago a prestar, contra todos los peligros, su servicio de guerra.
- En nuestra BAM Malvinas, la cual éste día sufrió varios y serios ataques aéreos de la flota, derribaron trés harriers (según nuestros artilleros y uno según los británicos -GR3).

Ese dia tambien, los COBRA salieron desde BAM MLV a la caza de un helicoptero enemigo que nuestro radar habia detectado sobre la Peninsula de San Luis (14:35). En el interín un nuevo ataque de sea harriers sobre la Base Aérea se ejecutaba, sin mayores daños... pero los COBRA andaban volando cerca, esperando que pasara el ataque a su Base, para poder aterrizar... pero sin poder alejarse mucho de la protección de la artillería antiaérea propia... pués en la vertical y a mucha altura (fuera del alcance de nuestros artilleros) una PAC estaba atenta. ¿ Habrá habido alguna vez otra guerra aérea así?

Talvez esta batalla aérea no se la olvide nunca... y a medida que los que la estudiamos podamos desentrañar todos sus incríbles detalles, tal vez se pueda concluir que fué la última guerra romántica de la historia de nuestra humanidad... en que los hombres -al menos los aviadores- al guerrear gozaban. Eran los caballeros de la Edad Media... que ahora montaban en aviones !

- Desde la BAM Condor (14:00) despegaba un helicoptero Bell 212 -PATO- el cual logró recuperar al CC PHILLIPI de una Isla al Sudoeste de dicha Base. Como recordaremos este heroico aviador naval había sido derribado sobre el Estrecho el 21 de Mayo. Tenía entonces 43 años de edad ! Fué llevado este dia hasta la Base aérea, en la primera etapa de su regreso a casa.

Y entonces cayó la noche del más glorioso 25 de mayo... sucedido 172 años después de aquel histórico de 1810.

La Fuerza Aérea Argentina tuvo, esta vez, el inmaculado honor de encontrarse, con todas sus armas y su Espíritu, defendiendo a la Patria !

El dia 26 de Mayo

Este dia la FAA, ya convencida de la consolidación de la cabecera de playa en San Carlos y sus adyacencias, persistió en ataques a objetivos terrestres (AOT) empleando, ahora en horas nocturnas, al sistema Canberra MK62 y diurno a los caza Bombarderos, en bombardeo en picada. Pero si bien el pronóstico aseguraba techos y visibilidad aceptables en Malvinas, la realidad, en las primeras horas del dia no fué así.

Por ello una escuadrilla de trés MK62 (ODIN) que despegó de BAM Rio Gallegos a las 03:30 no pudo llegar al blanco (Puerto San Carlos) por visibilidad cero. Dos daggers M V (POKER) que salieron de San Julian a las 13:30 para bombardeo en picada (4 bombas retardadas por paracaídas BRP cada uno) tambien encontraron el blanco cubierto con Stratus (8/8) y debieron lanzar, sobre tope dirigidos por el radar Malvinas. Contaron con escolta de dos M III Mirage (SOMBRA). El escuadrón Fenix cumplió ottras salidas de diversión y de controlador aéreo (RAYO), el cual dirigiría a otras escuadrillas de cazabombarderos que se lanzarían sobre los objetivos navales que pudieran localizarse, proximos al Estrecho pero fueron canceladas por ausencia de blancos y malas condiciones meteorológicas.

~~Tambien este dia es replegado a BAM Malvinas Pto. Argentino el Escuadrón~~

Finalmente, dos Pucará (FIERRO) y dos Aermacchi 339 (ARA) hicieron reconocimiento ofensivo sobre la zona de Darwin donde ya se notaba la actividad de las tropas británicas.

Pero tambien este dia, en un helicoptero Chinook, replegaban varios pilotos de Pucara (y el CC Phillipi) a Puerto Argentino, otros lo

125

habían hecho, desde Goose Green, en sus respectivos Pucará, en previsión de los ataques terrestres que se preveían sobre esa Base Aérea Militar. Su comandante, el Vcom W.D.O.PEDROZO había ordenado a los pilotos más jovenes el repliegue, junto a sus aviones inolvidables; los aviadores mas viejos se quedarían a defender, desde tierra, ese pedazo de suelo argentino. Uno de esos jóvenes pilotos replegados, un valiente con alma de poeta, relataba, en uno de sus informes de guerra:(9)

"Arribamos de noche a Puerto Argentino; el aterrizaje se hizo en el hipodromo y desde allí nos trasladamos a pié los pocos metros que nos separaban de la casa de los Oficia les . No era otra cosa que un Jardin de infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras que desde hacía un tiempo ocupaban ese refugio contra las inclemencias del tiempo. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria comparado con las antiguas comodidades , donde no disponíamos más que de un colchón, para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con el buzo (de vuelo) y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes-"

En la cabecera de Playa

Esta tarde, el Tte Cnel JONES, al frente de su Batallón 2 de paracaidistas (2 Para) inició la marcha hacia Darwin-Goose Green (D-GG) Su objetivo era llegar esa noche a la posición intermedia de Camilla Creek House. Llevaban un oficial de control aéreo adelantado en uno de los equipos terrestres de avanzada.

El dia 27 de mayo

La meteorología había mejorado este dia y la FAS ansiaba apoyar a sus hermanos en la zona de Darwin-Goose Green, cercados ya por las fuerzas terrestres británicas y comenzando los combates proximos a la BAM Condor. Por ello previó, comenzar el dia con ataques nocturnos a la cabecera de playa -retaguardia ahora de las fuerzas que asediaban a D-GG- mientras se mantenían en espera escuadrillas de cazabombarderos para ataque a objetivos navales y terrestres, apenas se localizaran. Con este esquema se ejecutó:

- Un ataque nocturno -por primera vez en esta modalidad- por parte de dos de nuestros viejos pero nobles Canberra Mk62, armados con 4 bombas de 250 kgs -BRP cada uno. A las 04:27 la sección arribó a las proximidades de Bahia Ajax (Brazo de San Carlos. El Cap. FREIJO que iba a su frente, relató posteriormente su experiencia así:

  "Se pasó al oeste de la Base Condor -Darwin- y a la vista del Esttrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 nudos en vuelo bajo (500 a 1000 pies). El rumbo de ata-

que al objetivo material fué aproximadamente 355* desde C.Belgrano (Isla Gran Malvina), luego al oeste de Darwin y objetivo. Escape con rumbo de ataque por trés minutos y luego hacia el oeste sobrevolando Isla Borbon (Peble Island)se visualizaron las alturas de la misma siempre a baja altura y desde allí posterior ascenso a nivel de vuelo 300 (30.000 pies). Se comprobó la explosión de las bombas por sonido y tipo flash.

Fué el primer bombardeo nocturno; se hizo a baja altura con silencio de radio total, coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones."

En el vivac británico cayeron algunas bombas y produjeron algunos heridos, pero nada más. En una carpa hospital, en ese vivac bombardeado, se reponía de sus heridas el ahora prisionero, Ten LUCERO (eyectado el 25 de mayo) (pag). Pero no se habían acabado todavía los sobresaltos para él. Ya lo volveremos a encontrar...

Los cazabombarderos

Entre las 09:30 y 10:30 despegaron, desde San Julian y Rio Gallegos 12 aviones skyhawk que iban a atacar buques que, según informaban desde Malvinas- habían ingresado al Seno Coisseul, al sudeste de nuestra BAM CONDOR y a distancia de cañon!

Pero el OCAT (RAYO) al comprobar la ausencia de estos buques pués se habia metido -por su cuenta- en este canal! .. en un avión para ejecutivos !! y entonces con total autoridad.. ordenó el regreso de esta oleada, la cual ya había reabastecido del PERU y estaba proxima al archipielago.

Posteriormente -a las 15/15:30 despegaron de Rio Gallegos dos escuadrillas de A 4B (POQUER - TRUCO) que, como tantas veces- iban a hacer historia!

Los Poquer -dos aviones- entraron al Estrecho de San Carlos por su boca sud y comenzaron a recorrerlo hacia el norte -éste era su estilo- y cuando arribaban a la Bahía de San Carlos avistaron 4 o 5 fragatas, pequeñas barcazas y 3 o 4 helicopteros en vuelo... la tentación era muy grande... pero su objetivo era el Establecimiento San Carlos -al fondo del Brazo de igual nombre- donde el enemigo tenía tropas y grandes depósitos de abastecimiento.

La artilleria antiaérea -como siempre en esta zona- era muy intensa y los acompañó hasta que, una vez sobrepasado el blanco y lanzadas las 4 bombas de 250 kg -BRP- que llevaba cada avión, pudieron saltar sus colinas al frente y refugierse descendiendo detrás de ellas.

El avión del Jefe fué impactado con seis proyectiles de armas livianas; en la trompa de su avión había un agujero por donde entra-

un puño. Su equipo de navegación dejó de funcionar y tuvo que -de ahí en más- seguir a su fiel y constante numeral que -con su capacidad de siempre- lo trajo a casa con seguridad. Refiriendose a este ataque "Task Force" dice, (pag)"Las bombas cayeron muy proximas al Cuartel General

" de la 3a Brigada (de Comandos del Brig. J.THOMPSON). Un hombre, el zapador P.K.GHANDI, un paquistaní muy macanudo, fué muerto y el soldado (RM) S.G. ANDREWS, que servía en una ametralladora antiaérea moriría más tarde de sus heridas... otros cuatro hombres fueron heridos..."

Traemos a colación este relato no tanto para confirmar las bajas y daños - algo que no nos causa ningún placer - sino para demostrar los muchos hombres extranjeros que sirvieron en la Task Force y que -por no ser británicos- no fueron contabilizados en las cifras oficiales de bajas que dió el gobierno británico después de la guerra.

Pero sigamos en el Brazo de San Carlos, aquel 27 de mayo de 1982. Un minuto después del ataque narrado, entraron los TRUCO, de la misma forma que los anteriores (parecen cortados por la misma tijera en su personalidad profesional)... vieron los buques... recibieron el mismo e intenso fuego antiaéreo y lanzaron sus bombas sobre el objetivo ordenado. Otro libro, este americano, 'Air War South Atlantic" (11): dice:

" Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas y lograron total sorpresa en el area del blanco. Pasaron y largaron sus bombas. Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el area de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas (terrestres) británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrededores, el edificio no tenía cruz roja. El técnico del equipo antiexplosivos de la RAF, Hankinson, estaba en el edificio cuando se produjo el ataque "hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo" recordaba "una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a cinco e hirió a 26. "Pero había una bomba sin explotar en una camara frigorífica y dos bombas más ~~sin explotar~~ al aire libre..." (12)

Pero el Jefe de esta Sección -1er Ten M.VELAZCO - pagaba tambien su precio. Tal como le había sucedido al Cap. Palaver y Garcia unos dias antes, su avión fué alcanzado por proyectiles antiaereos (en este caso un Boffors de 40 mm, en su ala izquierda. Pero logró cruzar el Estrecho -hacia la Gran Malvina y yá sobre ella, con fuego en ~~su ala izquierda~~ dicha ala decidió eyectarse, tomó altura (ya no estaba la trampa misilistica COVENTRY) y logró una salida ideal, cayendo al sur de Pto Howard. Se repuso rápidamente y comenzó a

caminar ... lo hizo durante dos dias y dos noches... hasta que llegó, al tercer dia, a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados al dia siguiente pasaron dos kelpers a caballo; el Mariano los llamó y les ofreció comprarles el caballo !... ellos se negaron pero le dijeron que avisarian a "Stanley"... Por la tarde apareció un Land Rover, manejado por un kelper y acompañado de un Oficial de nuestro Ejercito, quienes lo trasladaron a Puerto Howard.

Su numeral, a pesar de tener tambien su avión averiado, pudo llegar a su Base -Rio Gallegos- donde aterrizó a las 17:45.-

Y otros gauchos...

Mientras el 1er Ten. M.VELAZCO se eyectaba en la Gran Malvina, una Sección de aviones IA58 -Pucará (GAUCHO) cruzaba el Atlantico Sur, rumbo a Malvinas, donde arrigó a las 17:20.- Esto era una orden del CEOPECON (hasta totalizar 5 aviones de refuerzo) basada, seguramente, en la apreciación de la batalla aeroterrestre que ya había comenzado, en D-GG.

Por si algo faltase para demostrar el noble esfuerzo de la FAA por seguir apoyando a sus hermanos del Ejercito que afrontaban ahora su prueba de fuego, este dia la FAS lanzó cuatro Hercules C-130 para cruzar a Pto.Argentino, de los cuales solo dos lograron completar (MARTE-GALLO)cargados de armas, pertrechos, repuestos, plasma, etc. En total 26,8 toneladas de esperanzas.. y determinación.

Derribo de un GR 3

En nuestra BAM Condor, la Bateria antiaérea RH de 20 mm, operada por el Cabo primero de la Fuerza Aérea GALANTI, derribó a las 13:45 un Harrier de la RAF, dice el libro Falkland Air War (13):

"El 27 de mayo se produjeron nuevos ataques sobre P.Stanley y Goose Green que envolvieron a los 7 pilotos del Escdn 1(F) de la RAF. Bob IVESON (XZ 980) y M.Hare (XV 789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105 mm y posiciones de tropas en Goose Green y Darwin en apoyo del avance de nuestras tropas del 2 PARA. Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA)(observador y controlador aereo) pero en el segundo lanzaron sus bombas beluga sobre una posición del tamaño de una Compañia. Durante un tercer pasaje con cañones (Aden)el harrier de IVESSON fué impactado, problablemente por munición de 35 mm Oerlinkon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó aperder presión de hidraulico. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad & IVESSON se vió obligado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto. El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al oeste de Goose Green (UC519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las lineas enemigas."

IVESSON fué recuperado, trés dias más tarde, por un Gazelle (XX 320) y retornado al HMS HERMES.

La exploración de los Hercules

La deficiencia lascerante que padecía la FAA respecto a la información del blanco (target information) que en este tipo de operaciones contra objetivos navales (eminentemente móviles) es de vital importancia, no era ya suplida por el Comando de la Aviación Naval debido a que sus aviones Neptune habían sido puestos fuera de servicio por agotamiento. Esto llevó al comando de la FAS a idear un sistema de exploración radar, mediante el empleo de un avión C-130 y sus valientes tripulaciones. Consistía en arribar razante a la zona a explorar (Norte de la Gran Malvina) obtener entonces la maxima velocidad estructural permitida para ese avión (319 nudos) y en un punto tomar brúscamente altura hasta 10.000 pies y tratar de detectar entonces (por IFF/radar) buques enemigos en la zona, descendiendo antes de los dos minutos para , en otro proximo punto, intentar un nuevo asomo.

Este 27 de mayo se cumplió la primera salida de este sistema criollo. A las 04:05 despegó de Comodoro Rivadavia el PICHO y cumplió, sin faltas, esta riesgosa misión. Estaba coordinada con las 4 escuadrillas de skyhaks xxxxxxxx(TIGRE-TANQUE-TRUENO-TORO) que salieron entre 09:30 y 10:30 en forma escalonada mientras el PICO husmeaba. Pero éste no encontró ninguna presa y los skyhawk fueron retornando a su base progresivamente.

La Fuerza aérea del archipielago

La BAM CONDOR, desde hacía varios dias se preparaba para la defensa terrestre de la zona (cosa que a nuestro juicio, si bien demostraba un espíritu encomiable de decisión guerrera, consistía en una interpretación errónea del rol de una fuerza aérea en la batalla terrestre) Su Artillería antiaérea, si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (que este dia derribó a IVESSON) lo estaba tambien para el tiro terrestre. Además el personal de aviadores y los ingenieros de la FAA habían concebido el uso de las coheteras del avión Pucará existentes y ya sin aviones, para lanzar los cohetes remanentes en la unidad, montadas sobre un tractor para hacer una plataforma movil que pudiera ubicarse en la mejor posición para la batalla terrestre. Otros habían instalado las ametralladoras antiaéreas 12.70 en el terreno y constituídos los equipos para operarlas. Esperaban, junto a sus camaradas terrestres ..el instante supremo del combate.

Y así, sin solución de continuidad, pero con el esfuerzo puesto ahóra en la batalla aeroterrestre, donde la FAS muy poco podía ya

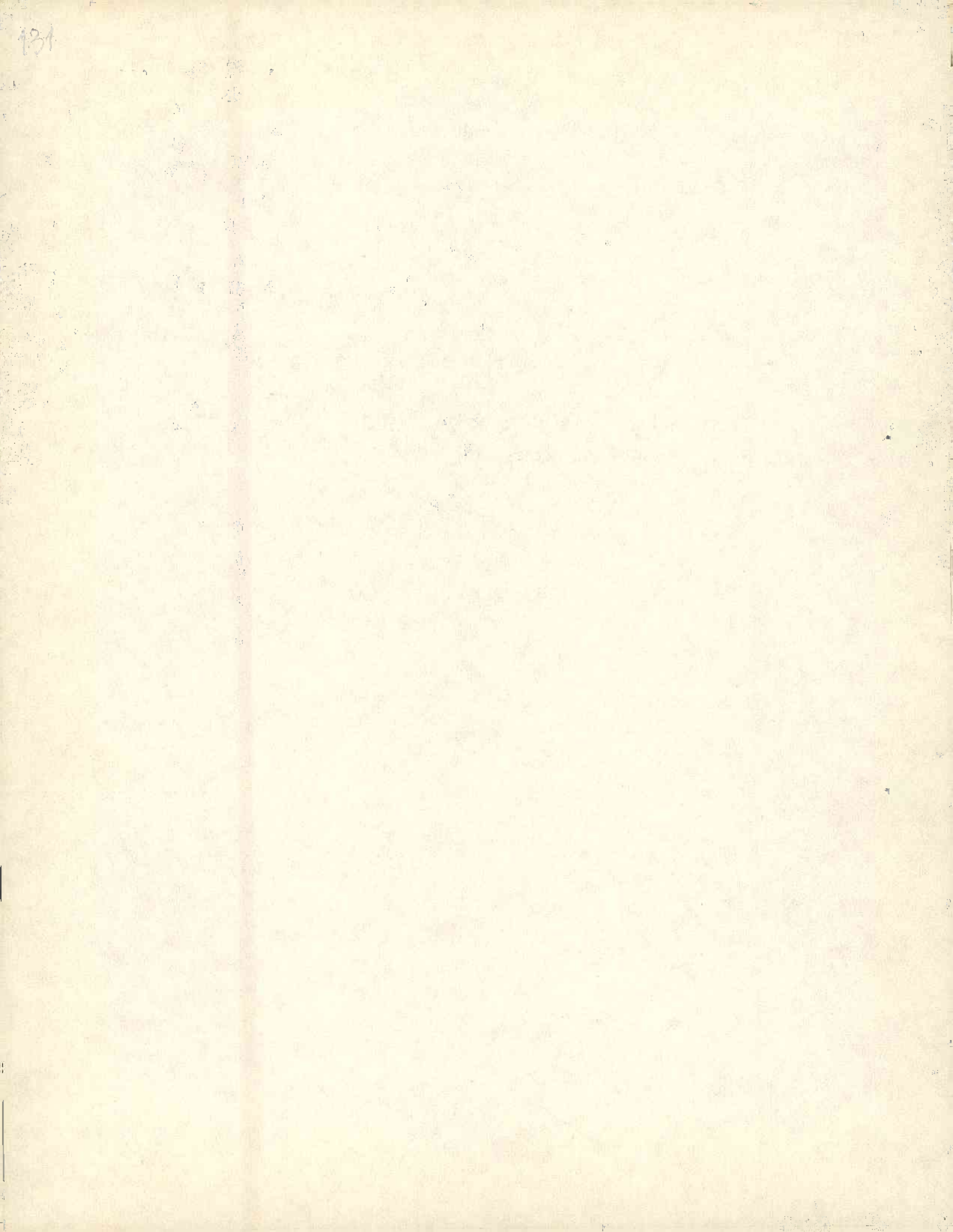
hacer... se diluía la Batalla de San Carlos... aquella que los ingleses llamaron para siempre "El callejon de las bombas" ..BOMB ALLEY...

Durante esta batalla (21 al 27 de Mayo) la FAA habia realizado el siguiente esfuerza operacional, contando solamente las operaciones de combate y apoyo directo y teniendo solamente en cuenta LAS SALIDAS QUE LLEGARON AL OBJETIVO:

124 - Salidas de combate (Cazabombarderos, Interceptores y Bombarderos livianos) diurnas y nocturnas.
47 - Salidas FENIX (Diversión -Ocat - Expl y Reconoc. cercano- Guía de escuadrillas.
16 - Salidas de reabastecimiento en vuelo (KC 130)
5 - Salidas de exploración lejana (B-707 y C-130)
4 - Cruces (C-130) que aterrizaron en Malvinas.-

Pero habia sufrido las siguientes PERDIDAS

20 - Aviones derribados (11 pilotos fallecidos)


131

CAP. LA BATALLA AEREA DE SAN CARLOS
(Llamadas)

(1) "El Capitan Kit Layman, de la Argonaut, da el punto de vista profesional sobre los ataques aéreos argentinos:

Eran impresionantes por su baja altura, esto les gusta a los aviadores, pero volaban demasiado bajo. Si hubieran venido más alto hubieran detectado al Camberra -la gran ballena blanca- y nuestros buques de desembarco.

Cuando me enteré de que la ARDENT,BRILLIANT, ANTRIM y después nosotros mismos habíamos sido dañados pero no así los anfibios, quedé absolutamente encantado" Task Force -Middlebrook -pag 226.

Es para meditarlo mucho!...

(2) Este KC estaba también previsto para reabastecer a los A 4Q (ARA) pero éstos no operaron este dia.

(3) Es una particularidad aerodínámica que tiene el dagger, llamada "purpoisse" en la cual, el avión pierde momentáneamente el comando de cabeceo -preferentemente- y el avión "galopa" con gran brusquedad y amplitud.

(4) El vuelo referido del C-130 es el TOCO que volvía de Malvinas el 25-May-82

(5) MIDDLEBROOK, editorial , pag 233.

(6) El marinero STEVE OYITCH, del 45 Comando, refiere (TASK FORCE-Midlebrook etc.) pag 230, lo siguiente: "Ud podía poner en hora su reloj por las llegadas de los raids argentinos.. Ud diría, bueno, me coloco el impermeable, me tomo una taza de té, me siento en mi trinchera y allí estaban ellos, Ud los miraba venir atronando el cielo. Siempre venían de a pares... era sencillamente extraordinario. Entonces Ud vería los misiles Sea Cat partiendo de las fragatas..los Rapier saliendo de las laderas de las colinas y las trazantes como una erupción de todo el valle del area de San Carlos. Parecía que los 5000 hombres tiraran al mismo tiempo.."

(7) La anecdota completa figura en el Libro HALCONES SOBRE MALVINAS de M.P.CARBALLO, editorial...

(8) AIR WAR SOUTH ATLANTIC -Ethell & Price -Edit. Ano - pag 146.

(9) 1er Ten J.MICHELOUD

(10) Task Force -Midlebrook - Edit.

(11) de Ethell & Price -edit.

(12) Paradojicamente en esta misma Planta refrigeradora fueron alojados los primeros dias de junio, los prisioneros argentinos de la BAM Condor, en la misma cámara donde estaba estacionada la bomba de los TRUCO. Los prisioneros debieron elegir entre dormir afuera, en un chiquero, con temperaturas ya inferiores a cero grado o esta cámara. El VCom VERA MANTARAS observó la bomba, la vió segura y decidió quedarse allí. Asi lo hicieron, todos los demás

(13) FALKLAND AIR WAR de. . . . . . . editorial....

CAPITULO IX - LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA AEROTERRESTRE DE DARWIN-GOOSE GREEN

El Brigadier L.G.CASTELLANO[1] y sus asesores aeronáuticos enfrentaban, en estos dias del 26/29 de mayo, el dilema de la Base Aérea Militar Condor, la cual, por gracia de la maniobra anfibia, había quedado en el centro del próximo teatro de operaciones. Realmente era una situación original cuya solución requeriría imaginación y coraje.

El repliegue aéreo

Lo primero que el comandante aereo decidió -correctamente- fué el repliegue de los Escuadrones aéreos (Pucará y Helicopteros)a la BAM Malvinas, en Puerto Argentino. Esta se efectivizó el 26 de mayo sin inconvenientes. Cabe destacar que -en un acto digno y heroico- quedaron a defender, la Base en la batalla terrestre que se avecinaba, los Jefes y Oficiales más antiguos ~~los que~~ quienes, junto a los suboficiales del Grupo Base y la tropa ~~que ahora~~ se habían transformado ahora en infantes y artilleros.

Esta actitud, de intervenir orgánicamente en la defensa terrestre del area fué, a nuestro juicio, equivocada.

Volviendo a reconocer calurosamente el espíritu combativo demostrado por estos bravos de la FAA, en una actitud inédita en la historia militar moderna, esta decisión demostró que asumir jerarquicamente responsabilidades en el combate terrestre, con medios y procedimientos afines, es inmicuirse en las responsabilidades, tareas, competencias y funciones de las fuerzas de superficie. Nuestra doctrina indica que las tropas y medios para la lucha terrestre que poseémos solo estan destinados a la defensa, mantenimiento y conservación de las instalaciones y de los servicios esenciales de la B.A.M. para la OPERACION AEREA y por lo tanto, cuando como en este caso, no se prevée la operación aérea desde su aerodromo, la tropa, con sus Jefes directos y los medios de defensa útiles deberían subordinarse a la conducción militar de la fuerza de superficie en esa area. Ellos son los que tienen ahora la responsabilidad de la conducción y asumirán todas las consecuencias. Por más que el personal de la FAA, fuera, como en este caso, de mayor jerarquía militar que el de la fuerza responsable.

El resto del personal y, si se puede, los medios materiales de mayor valor, no aptos para la batalla terrestre, tendrían que haber replegado tambien y deslindarse de toda responsabilidad en la lucha terrestre que, ya nadie dudaba, se ~~avecinaba~~ produciría a corto plazo.-

LA BATALLA AEROTERRESTRE DE D-GG

Como vimos, al atardecer del 26 de mayo el Batallon 2Para, dejó su posición en los cerros que rodean Puerto Sussex con el objetivo de "casa de Caleta CAMILLA" (Camilla Creek House), a trés millas de la de-

133

fensa exterior que había montado nuestra Fuerza de Tareas "MERCEDES", a las órdenes del TCnel ITALO PIAGGI y que dependía del Gen.O.PARADA instalado con su comando en Pto Argentino.

El esquema defensivo argentino, ~~instalado~~ elaborado trabajosamente desde hacía tiempo, con sus trincheras y campos minados, fué modificado a último momento por orden del citado General, lo cual causó mayores problemas a la defensa.

A las 03:55 del 28 de mayo comenzó la batalla por el istmo (D-GG) la cual resultó, para los británicos, más dura de lo esperado - perdió la vida el Jefe del Batallón, Tte Cnel JONES- aunque, así y todo para la noche de ese día, habían logrado tomar Darwin y desde allí dar el ultimatum al comando argentino en Goose Green.

El apoyo aéreo cercano

Pero este día 28 de mayo, el Escuadrón Pucará, operando ahora de la BAM Malvinas y que había sido reforzado este dia con trés aviones más llegados desde el continente (FIERRO) había cumplido dignamente con su taréa más díficil -Ataque aéreo a la linea principal de combate- cooperando con sus hermanos del Ejercito que lo hacían en la superficie.

El Escuadrón comenzó a recibir requerimientos de apoyo de fuego en las primeras horas de luz del dia, provenientes de su antigua BAM Condor. Así a las 08:30 despegaron trés IA58 (NAHUEL). Nos cuenta su jefe:

"Salgo con trés aviones. Nos encontramos con el problema de siempre: la visualización del objetivo. En contacto con Darwin me dicen que desde la fumigena de señalamiento en más, (2) son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos sobre un grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento.

Me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos apuntaron.. les informé a los numerales, lanzamos y salimos razante, ya que no había más de 50 mts de plafond y estábamos volando sobre escuadras.

Decidí el regreso por Darwin para saludar y mostrar nuestro apoyo... acá fué donde peor nos recibieron... Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera; sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor.

Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, al lado del casco."

A las 09:30 -y siempre desde BAM Malvinas- decoló la sección BAGRE. Se dirigieron a Darwin; la visibilidad seguía siendo muy mala y

el techo no superaba los 50 mts. En el primer pasaje, el guía logró tirar toda su carga de cañones y bombas, pero no así su numeral, quien girando 360°, volvió a atacar a las tropas inglesas que avanzaban hacia G.Green. Dice el informe:"el espacio se cubrió de manchas rojas, impactando varios proyectiles en los aviones, sobre todo cuando el numeral hizo el reempleo".

A las 11:30 salió la Sección SOMBRA. Al llegar a Darwin, sorprendieron a un Sea linx inglés volando. El Ten CIMBARO, que lo vió primero, se fué sobre él y le lanzó, en salva, los cohetes que llevaba para el ataque a tierra (en auto guiado)... y esto -tal vez la primera vez ~~en hacerse para~~ que se emplea en el tiro aire-aire- funcionó y el helicoptero fué derribado. El guía, Ten. M.A.GIMENEZ descubrió a otro que, buscando escapar, había aterrizado y tambien lo impactó con sus cohetes y lo destruyó. Pero GIMENEZ, ~~AL SALI~~ al salir de este ataque entró entre nubes y su avión apenas si podía volar... era el mismo que había volado, en la misión anterior, el ~~Exp~~. NAHUEL uno y como el lo manifestó, tenia "unos 50 impactos"...

Al entrar en nubes y tener que volar necesariamente por instrumentos (a ciegas) seguramente éstos no le funcionaban correctamente y por lo tanto no podría pilotear su avión ! ... aquí mismo él debería haberse eyectado (y rogar que no estuviera invertido.)... pero no es tán facil tomar esa ~~xxxxxxxx~~ decisión, para un piloto que ama a su avión y que siempre, instintivamente, tratará de seguir luchando juntos !

Intentó tomar altura y salir sobre tope... pero su instrumental lo engañaba (al no funcionar correctamente) y así... como un halcón mareado... como un condor acerebelado...se estrelló en el Cerro Azul del cordón montañoso que se interpone entre Darwin y Pto Argentino, conocido como alturas Rivadavia. Parece que intentó eyectarse a último momento pero talvez su avión haya estado invertido..; el ,sin instrumentos, no lo podía saber...

Sus restos fueron hallados más de cuatro años después y sus familiares (padre y hermana) fueron llevados -por el gobierno británico- a participar del funeral y entierro de ~~l Ler Ten (P.M) M.A.GIMENEZ~~ su heroico hijo. Un periodista argentino que los acompañaba y presenció este funeral, en Darwin (3) describe, con ~~sorprendente e insperado~~ gran realismo esta inesperada experiencia que le tocó vivir el 03 de octubre de 1986:

"Los ingleses, quizás por un refinado buen gusto de su experimentado ejercito en tantas guerras y en los cinco continentes, realizan funerales verdaderamente imponentes, como fué el que presenciamos los pocos asistentes al entierro del Teniente Miguel Angel Gimenez. Algo impactante e imborrable que debe haber dejado una profunda marca en sus familiares.

Comenzó con una procesión que partió del gran helicoptero de

transporte de donde bajó el féretro, cubierto con la bandera argentina (hecha especialmente en Londres para la ocasión).

Encabezaba el cortejo una guardia de honor formada por seis soldados del primer Batallón del Regimiento Real y séis de la RAF (la Real Fuerza aérea). Luego venía el Padre Austin Monaghan, de Puerto Argentino, con su túnica blanca y rezando en voz alta, con un misal en sus manos.

Más atrás, con paso muy lento, ocho soldados de la RAF transportaban a hombros el féretro, seguidos por los Gimenez.

En otra fila iba el Vicealmirante KIT LAYMAN (N.A. Capitan de la HMS ARGONAUT en la guerra -ver pag)comandante de las fuerzas británicas en el Atlantico Sur, el procurador General de la Corona, Michael Gaiger, el Consejero (elegido por votación) Lewis Clifton del Falkland Islands Executive Council y el Secretario de la Gobernación Paul Whiteway, un diplomático dependiente del Foreign Office de Londres.

Luego venía un grupo de tenientes y capitanes de la RAF. Como todos los militares presentes, portaban un brazalete negro.

El cortejo recorrió así unos 150 metros desde el helicoptero de transporte y la puerta del cementerio, donde otros cuatro soldados montaban guardia. Entraron hasta la tumba abierta para la ocasión y con movimientos solemnes depositaron el féretro a raz de tierra.

El sacerdote comenzó el responso y una oración fúnebre dialogada con los asistentes, que leían un desplegable en cartulina, impreso especialmente y dedicado al difunto.

Terminada la ceremonia religiosa se descendió lentamente el féretro hacia el fondo de la tumba.

La guardia de honor, que se había mantenido con las armas al revés, con el cañón hacia tierra y la cabeza gacha, hizo trés salvas al aire. Un poco a distancia, bajo la cruz blanca del cementerio resonó un clarín que crispaba la piel con su despedida al soldado en ese paisaje irreal, cuando el sol comenzaba a ocultarse entre los cerros.

Una cosa es tratar de explicar esta ceremonia en un marco de profundas nostalgias, raro hasta el surrealismo, y otra es haberla vivido. Algo tocante fué observar lágrimas en los soldados ingleses asistentes. Un recuerdo inolvidable para quienes somos enemigos de la violencia y odiamos las guerras por innecesariamente absurdas."

Sigue la batalla en Darwin...

A las 16:20, dos aermacchi 329, de nuestra Aviación Naval, estacionados en la BAM Malvinas, despegaron rumbo a Darwin, desde donde fueron dirigidos para atacar a las tropas enemigas, cerca del hipódromo...

pero un misil Blow Pipe impactó en el avión del TF D.E.MIGUEL quién, sin eyección, cayó con su máquina, quedando él tambien entre los heroes ~~entre los héroes~~ argentinos que permanecen, de guardia, en Darwin. El avión restante volvió a Pto Argentino y aterrizó a las 16:43.

En estos momentos se encontraba despegando, desde el mismo aerodromo, la escuadrilla (FENIX) de dos Pucará, cuyo Jefe nos relata:

"No se apagaba la luz "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto decidí salir igual... Muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar; (el cielo) estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría mas de 150 mts de techo. Despegamos individualmente pasando luego por el este de la ciudad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal Coisseaul y por su margen sur dirigirnos hacia Darwin; iríamos unos 10 mts sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultorso la orientación. Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera Rivadavia, nos restaba lo valioso del aporte proporcionado por esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó tambien a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta de sol y se la atribuí al incendio de la Escuela de Darwin, que había escuchado antes de la salida.

Enfilé hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha, se notaba claramente el caserío de Ganso Verde (N.A.Goose Green) y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la Escuela a la derecha. Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero eran esporadicos grupos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estabamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para, en un nuevo ataque y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por radio nos estaban indicando.

Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la Escuela. Efectuamos una entrada desde el noroeste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más.

"Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí, en cambio, que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente al principio, un enjambre de trazantes.

La ráfaga de mis cañones cesó, indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fué imposible ver algo, esto ya me había ocurrido en San Carlos (N.A.ver pag ? dia 21 Mayo) cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta difícil de ver , aún más teniendo en cuenta la hora. Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían.

Sentí varios impactos en mi avión, me agaché un poco más y con la potencia a pleno que traía seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escuché (por radio) "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber cómo salió... pero no tuve respuesta. Solo al cabo de repetirlo varias veces me contestó un operador de la Base Condor para decirme que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarma encendidas, emprendí el regreso. Un helicoptero propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alentó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.."

Afortunadamente el FENIX uno,no lo necesitó y aterrizó en BAM Malvinas a las 17:20. El Ten.CRUZADO había descendido sin mayores problemas en su eyección. El sistema de eyección, es otra de las cosas seguras y eficientes que tiene el Pucará, lo cual se mejora aún más por su aptitud para volar muy lento -cuando se lo desea-. Pero Cruzado fué hecho prisionero por las tropas británicas.

Apoyo aéreo Lejano... desde el continente.

Desde la Bahia de Ruiz Puente, penetrando en el brazo BRENTON, la fragata HMS ARROW, bombardeaba la zona de D-GG con sus poderosos cañones de 4,5 pulgadas en apoyo de las tropas terrestres británicas y en perfecto enlace con éstas.

Nuestras fuerzas terrestres en la zona, pidieron que la FAS atacara ese buque cuya posición ya se había detectado en dicha Bahía.

La Fuerza Aérea Sur, ansiosa de cooperar -desde el continente- con nuestras fuerzas en D-GG veía sin embargo trabadas sus posibilidades por la mala meteorología en la zona del blanco (50/100 mt plafond). Pero tenía en alerta sus escuadrillas de ataque y a partir de las 10:00

hs puso en el aire a los dos KC 130 reabastecedores (SALTA uno y dos)

Todavía con dudas sobre el mejoramiento del tiempo en Malvinas ordenó el despegue (10:58) de 4 daggers MV (POCKER) de Rio Grande. Iban guiados por un LR 35 (ROMBO).

Debido a la poca visibilidad reinante en todo el teatro, formaron en "cerrada" y así cruzaron la Gran Malvina. Al entrar al Estrecho el plafond bajaba y la visibilidad se reducía aún más asi que, abandonaron la misión y, en escape individual ahora, iniciaron el regreso sin haber avistado a la fragata Arrow. Lo mismo les pasó a las otras dos escuadrillas CUÑA y NENE que alrededor de las 13:30 llegaron casi juntas al Estrecho pero no avistaron al blanco y regresaron a Rio Gallegos.

La exploración de "Locos"

Como vimos en el Capitulo VIII(pag)la FAS había ideado un peligrosísimo sistema de exploración y guiado con los Hercules C-130 para poder ubicar , en oportunidad, a los blancos navales y atacarlos con precisión.

Una especie de AWACS (4) modernos pero.."fatto in casa", cuya peligrosidad no era tanto para el enemigo, sino para los sufridos tripulantes de estas máquinas... que lo arriesgaban todo, sin portar la menor defensa para el caso de ser descubiertos y atacados.-

Este dia se cumplía (LOCO) la segunda de las salidas de este nuevo sistema. Su navegador, el My MALDONADO, nos describe su técnica:

"Misión. Exploración y reconocimiento al Norte del Canal San Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición. Indicativo:LOCO y el circuito de espera a 1000/2000 pies en 50 S 62.30 W, desde donde, razante nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unas 40 millas nauticas antes del punto, a maximo régimen de ascenso se lograba 9/10.000 pies apenas nivelado el avión se encendía el radar para la detección, durante el tiempo necesario para el barrido de 1 o 2 vueltas de cursador. Detectado el eco/s se tomaba latitud y longitud del mismo y se transmitía a la FAS. Para descender luego a máximo régimen, en zig zag y regresar al punto de espera. Durante uno de los reconocimientos, a las 14;04 Z en 50.48S 59.25 W y a 26 nm al frente nuestro se detectó, este dia un eco grande (aproximadamente doble o triple) comparado con el de una fragata.

Esto se informó a la FAS y ésta envió a la zona a los TORO y CHISPA con quienes se contactó en 125.4, con misión de atacar al blanco. Durante nuestro vuelo de regreso al punto de espera las escuadrillas nos informan que no tiraron por tratarse de un buque hospital con cruces rojas (UGANDA)." (N.A. y ya veremos quien estaba abordo de este buque hospital).-

Como nos cuenta el Mayor Maldonado, desde San Julian salieron los CHISPA y los TOROS que no reabastecieron (lo harían a la vuelta) para poder llegar, cuanto antes, al objetivo detectado por el LOCO; llegaron a la zona pero lo que encontraron fué a un buque grande, si, pero HOSPITAL con sus cruces rojas navegando lentamente. No atacaron e informaron de esto al C 130 el cual, por supuesto no había detectado electrponicamente su condición de hospital y estimó, con lógica, que se trataba de un buque de guerra !

Cosas de locos ! de locos inolvidables, de señores del aire que peleaban con lo que tenían.. con toda dignidad...

Pero lo que nadie había imaginado era que en ese buque hospital estaba ahora alojado nuestro errático Te LUCERO... derribado el 25 de mayo y rescatado por el mismo buque que atacó, sobresaltado en su vivac hospital inglés por nuestros Canberras que lo habían bombardeado el 27 y ahora... en el UGANDA -navegando, para él, en un crucero caribeño- se había salvado por tercera vez !!

Darwin -Goose Green

Pero donde la guerra se enseñoreaba y dolía este dia, en toda su cruel intensidad era en el istmo de Darwin... donde nuestros soldados de tierra luchaban valientemente, con la misma dignidad y eficacia que hemos visto en nuestros aviadores en todas sus acciones. Eran los mismos argentinos ...cortados por la misma tijera... por más que la ruín acción sicologica (que escapa arteramente a las leyes honorables de la guerra) quiera pintarnos desde entonces a soldados asustados... abandonados por sus oficiales. ESTO NO SUCEDIO ! nuestras unidades terrestres en Darwin Goose Green, con sus múltiples sí, carencias materiales, de instrucción y experiencia, mostraron aquí su enorme dignidad y espíritu y en especial sus oficiales y cuadros permanentes asombraron al enemigo por su capacidad profesional, su valentía y hasta su elegancia para morir. Eran enfrentados por la MEJOR UNIDAD DEL EJERCITO BRITANICO -los paracaidistas- y supieron responderles con valor y decisión y los tuvieron a raya más de lo que nadie hubiera esperado.

La conducción británica fué sorprendida otra vez por el valor y la tenacidad de estas unidades bisoñas del Ejercito Argentino. Creyeron nuevamente que sería un paseo... y otra vez "aprendieron a respetarnos"...

El Brigadier Castellano (Componente Aéreo en Malvinas) dice con total veracidad, en uno de los parrafos de su informe ~~que envió~~ enviado ese dia a sus superiores en el continente:

> "Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificamos por considerarla es-

terd desde el punto de vista militar e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad".

Y este último factor -los civiles atrapados en el Hall municipal- habilmente usado por la conducción táctica terrestre enemiga quien amenazaba al comando argentino de atribuirle responsablidad respecto a su suerte -como si ellos tambien no las tuvieran- fué de gran consideración para las decisiones argentinas.

Asi que, esa noche, se convino el cese del fuego y en la madrugada se pactó la capitulación.-

El dia 29 de mayo

El frente frio que afectaba el archipiélago pasó entre las 06/07;00 de la madrugada y el tiempo comenzó a mejorar a partir de las 12 hs. En el continente una cuña de aire frío que entraba desde el sudoeste tambien mejoró notablemente las condiciones meterorológicas.

El enemigo aeronaval

El Grupo de Batalla de Woodward volvó el peso de su arma aérea sobre objetivos terrestres en Malvinas. Lanzó desde gran altura bombas de retardo (09:20) sobre la zona del aeropuerto; 27 bombas que estuvieron explotando hasta las 13 hs.

Un sea harrier (ZA 174) fué averiado por un misil Roland de nuestro Ejercito y cayó al mar. Su piloto LtCdr BROADWATER fué posteriormente recuperado por los británicos. (El gobierno inglés declara, a este avión, averiado en el portaviones al resbalar del mismo y caer al agua) Sigue sin entender el espíritu de una Fuerza Aérea. y sus eternas leyes del honor.

A la noche (23:20) comenzó el cañoneo naval sobre nuestra BAM Malvina y esta vez, produjo bajas muy sensibles para la FAA. El 1er Ten ~~XXXXXXX~~ L.D.J.CASTAGNARI, de las tropas de defensa terrestre de dicha Base, murió alcanzado por una granada naval al salir de su refugio. Allí quedó, para siempre de guardia...recordando a la posteridad lo que fué aquella inolvidable Base y sus heroicos defensores. Cinco suboficiales, mecánicos de Pucará, fueron heridos de consideración, casi en la salida del refugio, pero todos recuperados (S.Aux ACEVEY -C1o CASALONGUE C1* MARTINEZ -C GUASTALLA y C. CALOIAN).-

La Fuerza Aérea Sur

Al comenzar este incierto dia en que aún no se conocía la suerte de D-GG, con su inicial mala meteo, comunicaciones con D-GG cortadas y sin tener noticias de blancos navales o terrestres redituables , el Comando de la FAS no era mucho lo que podía ordenar.

Se decidió a continuar con los ataques a objetivos terrestres

en Establecimiento San Carlos (Bahía Ajax) y sus aguas inmediatas y por otra parte continuar con el sistema Loco y sus escuadrillas de alerta.

Para el primer curso de acción salieron, a las 01;03, desde la BAM Rio Gallegos, dos bombarderos livianos Canberra (MK62) CHARRUA- que llegaron a las 02;03 al Brazo de San Carlos... pero un gran manto de niebla -el aliado de siempre de la cabecera de playa- cubría el objetivo ... el lanzamiento se realizó por el sistema de navegación (Doppler) del Canberra, a 700/800 pies de altura y a 400 nudos de velocidad. No recibieron fuego antiaéreo pero tampoco se supo si habían logrado algún resultado luego de tanto esfuerzo y riesgo.

A las 10:09 despegó una sección de M V (PATRIA)de San Julian y otra similar a las 11:50 desde Rio Grande (ÑANDU) esta última guiada por PIPO (del Escdn Fenix)... pero tambpoco encontraron objetivos en el Brazo de San Carlos. Esta última sección fué atacada por misiles Rapier desde tierra y... uno de ellos impactó en el dagger del Ten J.D.BERNHARDT quien, cayó con su avión a aguas del Estrecho y su cuerpo no fué recuperado. Veamos como este ataque, lo relatan los británicos (5):

"Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de dagger y el 29 de mayo fué ejecutada una de estas salidas, desde Rio Grande sobre el Brazo de San Carlos.

El temor a los ataques de super etendard había hecho retroceder a los portaviones británicos bien al este de las Malvinas (N.A. ¿Tendrían noticias de la operacion que se planificaba y que se ejetutó al dia siguiente, por los SUE y A4C?) y en consecuencia era más dificil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los daggers alcanzaron el area del blanco (San Carlos) pero, por primera vez uno de ellos fué derribado por un misil SAM terrestre. Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten. J.D.BERNHARDT no son muy claras, pero parece que su dagger C-436 fué derribado esa tarde cuando sobrevolaba el Brazo de San Carlos. Fué su mala suerte de haber sido impactado por un Rapier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar, posiblemente en el Estrecho de San Carlos...".

Simultáneamente otra escuadrilla de A 4B (ORO) recorría (13:30) el Estrecho pasando por Bahía de Ruiz Puente y el mismo Brazo de San Carlos pero sin poder localizar objetivos.

Ahora se acercaban (14:15) otras dos secciones de M V dagger (PUMA y LEON) procedentes de San Julián. En las proximidades de la Isla Borbon fueron interceptados por una PAC que lanzó sus misiles sobre la primera... pero éstos ya estaban en viraje de escape y con post combustión... habían eyectado las cargas externas y avisado a la Sección LEON que venía casi junto a ellos... y regresaron sin novedad ..."listos para otra vuelta"...

El Loco

Nuevamente -por tercera vez- actuaba este sistema de Exploración y guiado que no ofrecia ninguna seguridad a sus heroicos tripulantes. A las 07:20 habia despegado el LOCO de Comodoro Rivadavía y llevaba adelante su peligrosa misión. Nos cuenta su navegador (6):

"Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del Canal San Carlos. Se trató de una misión similar al dia 28 de mayo, pero primordialmente reubicar al UGANDA. Luego de habersele hecho estima de su nueva posición en base al rumbo y velocidad fué localizado en 50.29S/ 58.40W, en un procedimiento idéntico al del dia anterior, a las 09:30 hs y a unas 35 nm, distancia radar. El contacto radar se efectuó durante el primer pasaje del cursor, visualizandose claramente el eco del UGANDA (N.A. pobre Ten.LUCERO !) y de 3 fragatas a su alrededor. El radar fué apagado inmediatamente y se descendió violentamente en razón de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significa que estábamos iluminados por los radares secundarios y primarios de alguna/s fragata/s.

El escape se realizó pegado al agua a maxima velocidad en zig zag y hacia el Oeste; teniendo en cuenta las posiciones de las PACs, de las que nos informaba Puerto Argentino con los datos de radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fué en general hacia el punto de espera y posteriormente a Comodoro Rivadavia..."

Realmente pone los pelos de punta conocer los detalles de las vivencias de estos tripulantes -en la tercera vez- ejecutando estas piruetas con los Hercules C-130 y aplicando sus exigues e ineptos medios electrónicos concebidos para otro uso, para detectar blancos enemigos, a los cuales pudieran ser guiados nuestros cazadores...Pero lograban el objetivo!!

De ser atacados -los Loco- por misiles o interceptados por alguna PAC, eran un blanco muy fácil de batir... su única esperanza de sobrevivencia consistía en poder amerizar y salir (los siete tripulantes) en un bote inflable que llevaban a bordo.

Este dia, como lo relata el My Maldonado, habían sido detectados por el enemigo y aún cuando los británicos no pudieran creer que se trataba de un Hercules argentino, en estas taréas, seguramente se prepararon para repelerlo, en la primera oportunidad.

Y una reflexión más, estas operaciones mostraban, en toda magnitud, el espiritu primordialmente operativo de nuestros aviadores que, aún volando aviones de transporte, los hacían servir a las operaciones de combate.

Mientras el LOCO hacía de las suyas, dos Lear jets(FUEGOTERO) entretenían a las PAC y un Mirage III (GATO) de Rio Gallegos, a 36.000 pies de altura en 51S/62 W tambien toreaba a los cazas británicos para que se olvidaran del Loco.

Y trés nobles Pucará cruzaban desde Santa Cruz (MAYO) 12:30 a BAM Malvinas, para apoyar la batalle terrestre.

Cruces A.R.A.

Este dia el puente aéreo a Puerto Argentino, fué exitosamente realizado por dos F-28 (7)del Comando de la Aviación Naval que aterrizaron en la Base Malvinas a las 01;49 y 18:53 respectivamente y un B-188 que llegó a las 17:54

La FAS también envió un C-130 este dia, pero debió hacerlo regresar poruqe el radar de Malvinas informó del acercamiento a esa hora (21:30) de dos buques enemigos.

Un rescate de héroes

Otra asombrosa operación aérea se cumplió este versátil dia 29 de mayo; desde el anterior, un equipo formado por los turbohélices Focker F-27 y Twin Otter (DHC-6) que en epoca de paz sirven a las rutas de LADE (8) en nuestraPatagonia, andaba intentando rescatar desde la Base Aeronaval Calderón, en Isla Borbón (Pebble Island) a dos pilotos de combate eyectados y recuperados en esa Base y los restos de un glorioso cazador:el Ten.VOLPONI. Este dia 29 se logró cumplir la misión. Veamosla tal cual figura en el INFORME HISTORICO OFICIAL DE LA FAA:

"Tarea: Rescate de pilotos eyectados en combate y personal de nuestra Armada. Lugar: Base Aeronaval Calderón, de la Bahía Elefante Marino, en la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC 6 (Twin Otter) matrícula T-82 equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo ROMEO 1. Despegue desde Comodoro Rivadavia a las 14:05 hs. Tripulaciones: DHC 6 :Comandante 1er Ten URIONA, 2do Piloto Ten POZA, mecánico C.P. P.BAZAN. F-27 indicativo ROMEO 2 como avión retransmisor en vuelo, Piloto Cap.MIÑO y Copiloto 1er Ten CARESANI, que orbitó a 100 millas nauticas del objetivo con nivel 100. Pista Este Oeste, de 700 metros, blanda con 500 mts utilizables; margen izquierda (E/W) inutilizada por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruídos) y un cerro de 200/300 mts de altura en la prolongación de la cabecera Oeste. Situación táctica. Alerta roja por sobrevuelo de helicopteros enemigos y por la proximidad al Estrecho de San Carlos. Operación: razante hasta el objetivo, se hizo contacto con la Base con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la Pista. Debido al alerta roja se detuvo motores y debieron esperar

CAPITULO IX - LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA AEROTERRESTRE
(llamadas)

(1) Comandante aéreo de la Guarnición Militar Malvinas (o tambien llamado Teatro de Operaciones Malvinas).

(2) Granada o bengala que tiran las propias tropas en la superficie para marcarle, al aviador, el punto o la zona donde se encuentra el x blanco enemigo.

(3) Corresponsal del diario "CLARIN" en Paris -Sr. Enrique OLIVA- quien lo relata en su Libro "MALVINAS: El colonialismo de las Multinacionales" Editorial Fundación J.D.Peron -Año 1987 - äg 103.-

(4)Airborne Warning Air Control Sistemx - Sistema de alerta y control aéreo en vuelo".-

(5) FAW

(6) My. MALDONADO.

(7) Avión de transporte birreactor Focker F-28

(8) Lineas Aereas del Estado -LADE- Aerolínea estatal argentina de promoción aerocomercial, operada con tripulaciones y aviones militares.

en las instalaciones (desde las 16:30 hs hasta las 18:00 hs aproximadamente) hasta el anochecer para evitar el contacto con el enemigo. Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de ARA. Siendo las 18:00 hs.aproximadamente, despegamos en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo razante hasta Puerto Deseado en donde se aterrizó para reabastecerse de combustible, siendo las 20:30 hs. aprox.- Despegamos nuevamente a las 21:00 hs aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 22:15 hs sin novedad. Personal rescatado: My. PUGA (M V) Cap DIAZ (M V herido) trés Oficiales de ARA y un soldado ARA (herido). Tambien se trasladaron los restos del Ten VOLPONI quien había caído en combate (M V)".

Era una raza de héroes... a puro ideal !! que éste dia, en otro escenario preparaban otra fantástica operación -ahora de combate- la cual al dia siguiente, al concretarse exactamente de acuerdo a lo planificado, asombraría al enemigo.. Aparte En la medida que se la conoce en detalle adquiere perfiles propios y se proyecta como una de las grandes, en la historia aérea militar contemporánea.

A las 15:31 despegaban de la BAM San Julian, con rumbo a Rio Grande, cinco aviones skyhawk A4C, mientras el Comando de la FAS y de CANA ajustaban miles de detalles operativos...

Los halcones pernoctaron en Rio Grande y solo Dios Nuestro Señor, sabe cuales fueron sus pensamientos aquella larga noche. Amanecía una esperanza más...

Nos dice el (entonces) Alférez D. Gerardo Guillermo ISAAC:

"La angustia terminaba cuando sabíamos cual era la próxima misión. Entonces habíamos cambiado una enorme incertidumbre por una enorme certeza, que siempre es mejor. Al subir al avión ya no pensabamos en nosotros mismos, sino en : hacer lo que había que hacer."

CAPITULO X - EL ATAQUE AL PORTAVIONES "INVENCIBLE"

La situación al 30 de mayo

El enemigo había completado su primer desembarco en la cabecera de playa; había consolidado y fortificado la misma y sus fuerzas terrestres habían logrado avanzar exitosamente y mostrar sus primeros logros en D-GG.

La Task Force debia ahora, finalmente, poner en tierra la última brigada (de Infanteria 5 del Gen A. WILSON, Royal Army) la cual, habiendo transbordado del Queen Mary en Georgias, ya había sido transportada, en buques menores, a la zona de Estacionamiento de la Task Force llamada TRALA.

En sus proximidades (51.30 S/55.30W) practicamente inmovilizado, se encontraba la mayor parte del Carrier Battle Group del VAlte Woodward (quien, como vimos "esperaba la condecoración de la Estrella de Burma").

Sabían que nos habían derrotado en D-GG, pero seguían respetando a la Fuerza Aérea. Solo acercaban sus buques de noche, de traslado de tropas (ahora de la Br I 5) a San Carlos y sus cañoneos navales, que siempre de noche, incursionaban ahora en el Estrecho de San Carlos. (1)

Su Fleet Air Arma (los harriers) con algunos GR 3 de la RAF atacaba a toda hora objetivos terrestres(2).

La FAS

Por su parte la Fuerza Aérea Sur cada dia tenía menos blancos (aunque tambien menos aviones). Los objetivos terrestres en la Isla Soledad eran cada vez más difíciles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo -especialmente San Carlos- aparte de la eficiencia de la artillería antiaérea que habían montado los británicos, ahora tenían más de mil prisioneros argentinos que podrían ser alcanzados por nuestros bombardeos de area (imprecisos) que habíamos ensayado, dias antes, con nuestros MK 62 y los cazabombarderos.

En las avenidas por donde avanzaba, hacia Puerto Argentino, el enemigo no ofrecía blancos rentables, ni ubicables...

La moral de nuestras tripulaciones, sin duda, había decaído grandemente luego de la derrota en D-GG. Si bien, luego de pasado el fervor, mucho después que finalizó la guerra, los aviadores entendieron las condiciones de inferioridad en que se encontraron nuestras tropas terrestres... en estos momentos inmediatos a los combates tanto aéreos como terrestres... la rendición de D-GG, afectó la moral de nuestras tripulaciones. Su Comando, apercibido de esta peligrosa realidad sabía que una de las formas de restituirla era la acción...

(y talvez también afectados por la acción sicologica enemiga que en esos dias - con la participacion activa de

muchos argentinos desorientados - era muy intensa, *

Pero analicemos otros factores que también concurrieron a esta decisión: 2

El Centro de Operaciones Electrónicas de la FAA

Por iniciativa de un Laboratorio Científico que patrocinaba la FAA -INDEBIO- cuyos hombres, dada su condición científica, estaban vinculados con centros internacionales científicos en otros puntos del planeta y que, además, lucían otra condición que los caracterizaba: su amor a sus respectivas Patrias, se montó, a partir del 02 de Abril de 1982, un Centro de Información computarizado que intentaría -con cabecera en la Capital Federal- llevar la situación de los móviles que ingresaran en el TOAS. Se lo llamó COE.

El COE estaba enlazado satelitalmente y HF, con 36 otras estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias (terrestres) de los satelites que, en esa época, observaban, desde el espacio nuestro Teatro de Operaciones y en especial el Archipiélago de Malvinas y sus aguas adyacentes.

Dicha trayectoria (3) arrancaba (para explicarlo de alguna manera simple)en nuestras Islas Malvinas y dirigiendose hacia el Noreste, pasaba por Africa meridional, el Medio Oriente, Rusia y bajaba por Japón, cruzando el Pacífico hacia el SE y, entrando por Tierra del Fuego, segúía rumbo a Malvinas, donde iniciaba un nuevo giro.

En la practica estos satelites, lanzados por la URSS, filmaban nuestro archipielago a su paso por su vertical y, en su viaje por Africa, transmitían, en adelanto a Rusia, los resultados de su observación.

Y cuando sobrevolaban BALCONUR (cosmodromo soviético) arrojaban los originales de su filmación. Es decir que, su vuelo útil para nosotros (cuando adelantaban la información a Rusia) estaba en su recorrido por Africa, Medio Oriente. En dicho tramo se ubicaban las mayorias de las estaciones del inolvidable COE. Hombres de todas las razas y de distintas regiones del globo que -talvez por alguna conspiración celestial- ayudaban a Argentina, al tiempo que demostraban, a la humanidad, el nuevo "tempo global" que la ciencia y la tecnología han logrado en nuestro planeta y que ofrece su mayor característica en que persiguen valores morales (espirituales)... no materiales (dinero).

La información que obtenían era sustraída electrónicamente de dichos satélites rusos y de otra, mayor aún, que pasaban los 200 doscietos) buques "pesqueros" y seis submarinos que éste país tenía infiltrados en este Teatro de Operaciones del Atlantico Sur.

Y aquí, en la Capital Federal de los argentinos, al borde de la Calle Callao, un grupo de científicos idealistas incurables, "veían" mediante computers e imaginación lo que pasaba en nuestro Atlantico Sur.

148

Y eso lo transmitian al CAE y simultáneamente a la FAS. Pero cuando esta información llegaba a Comdoro Rivadavia, sede del Comando de la Fuerza Aérea Sur, y más aún, sufría el proceso de compatibilización con la otra información más creible, de nuestros Aviones en E y R(B707/C-130/L 35-CIC MLV, et .etc.) aparecía tardía y se diluía en el subconciente de aquel agitado Estado Mayor.

En el COE había representantes de nuestro Ejercito Argentino y tambien de ARA que comunicaban a sus Fuerzas lo que veían en esta sala de situación electrónica de la FAA en Buenos Aires. Por lo tanto -es muy posible que esta información haya influido en ese otro EM del CANA (4) en Rio Grande, quien, empeñado en localizar algún blanco "rentable" británico, para su último misil Exocet que le restaba, sumaba todos los datos que le llegaban de distintas fuentes.

El hecho es que el HMS INVINCIBLE estaba siendo visto -desde Argentina- en los últimos trés dias, girando en una especie de circuito hipodromo en una zona del Atlantico Sur, con centro aproximado en 52 S/ 55 W a 100 millas nauticas al Este de Puerto Argentino.

La decisión aeronaval

Asi fué que para el 28 de mayo el CANA había tomado la decisión de atacar al HMS INVINCIBLE. Pero para ello su sistema SUE/Exocet necesitaba de un reabastecimiento en vuelo, de los Kc 130 de la FAA. Por esta razón fué que, esa noche, se enteró la FAS de esta decisión del CANA por intermedio de un miembro del CEOPECON: VAlte LOMBARDO.

La FAS solicitó -dadas las circunstancias terminales que se vivian- intervenir ella tambien en esta operación con la participación de una escuadrilla de sus cazabombarderos, que aumentara el poder de fuego en dicho objetivo naval.

Pese a la reticencia naval - que arguia la "indiscreción" de la Fuerza Aérea en estas operaciones- se consiguió participar, por esta vez. Así, luego de grandes analisis, se decidió que los aviones participantes de la FAS debían pertenecer al sistema A 4C, por su capacidad de reabastecimiento en vuelo y su mayor autonomía de oxigeno líquido para los pilotos. Habría que volar 2.800 km, sin escalas, sobre el mar para llegar -por el lugar menos pensado- hacia el objetivo naval enemigo.

El Jefe de Escuadrón de los A 4C viajó a CRV para imponerse personalmente de la operación que había planificado FAS en conjunto con CANA y se emitió la Orden Fragmentaria 1268 que decía: "5 A 4C -ZEUS "B" c/2REV -3 BRP -GRA ataque PAL (51.38S/53.38 W)-GRA."
A su regreso a San Julian y dada la extrema complejidad y peligrosidad de esta operación, el Jefe de Escuadrõn A4C solicitó voluntarios entre sus subalternos y se presentaron dos Jefes de Escuadrilla (el 1er Ten Jose Daniel VAZQUEZ y el 1er Ten Ernesto Ruben URETA)

Y a éstos se les autorizó a designar a sus respectivos numerales, recayendo en el 1er Ten CASTILLO, el Ten. O.J. PAREDI y el Alferez G.G.ISAAC. Uno de ellos actuaría como reserva.

LA OPERACION INVENCIBLE

Esta histórica operación aérea fué protagonizada por:

- 2 Super etendard de CANA (C/C A.FRANCISCO - T/N L.COLLAVINO)
- 2 KC 130 de FAA (VCom LITRENTA Vcom. NOE)
- 5 A 4C de FAA (ya nombrados)

Consistía en una ruta que partiendo de Rio Grande (Los SUE y los A4C) y desde Rio Gallegos (los KC 130) se dirigirían a gran altura a 55.50S/58 W (ver mapa) y allí se encontrarían, ~~con los KC 130~~. En este punto y nivel comenzaría el reabastecimiento, con rumbo 60 grados hasta posición 55.S/53.30 W y mismo nivel. En este tramo cada sistema reabastecería dos veces para salir con la maxima carga de combustible posible. A partir de allí, con rumbo 330/350°, descenderían al razante (100 piés); los SUE al frente y 2 A4C a cada lado, para aproximarse (a 420 nudos de velocidad) al objetivo naval, distante ahora a unas 100 millas de allí.

En este tramo los SUE deberían localizar , en su radar de abordo, el objetivo y lanzar (unos 35 km antes) el último Exocet argentino, portado por uno de ellos y regresar sin reabastecimiento a Rio Grande.

Los A 4C, acelerando al máximo se "montarian" al misil inteligente y llegarían al portaviones 50 segundos después de su impacto, para lanzar, cada uno sus trés bombas de 250 kg (retardada por paracaidas) y reforzar así el efecto destructivo del misil, el cuál no había sido concebido para hundir, sino solo averiar a un buque... y menos a uno como el INVINCIBLE, de más de 18.000 toneladas y grandes recursos para el control de averías.

La ejecución (5)

A las 11:25 despegaron desde GAllegos los KC 130 (RANQUEL) y se dirigieron a su punto de 1er reabastecimiento ~~en [illegible]~~.

A las 12:43 despegaban desde Rio Grande los valientes aviadores argentinos que iban a atacar al INVINCIBLE. (Habian rezado en conjunto un avemaria en la cabecera de pista)

"Era un dia gris, caía una fina llovizna y el mar estaba picado. Cada cual sabía al detalle lo que había que hacer; eramos concientes de la importancia del blanco hacia el que nos dirigíamos, que podía paralizar las actividades del hostigamiento aéreo británico.

No sentimos intranquilidad ni miedo. En vuelo había demasiadas cosas que hacer y resolver. Se está excitado y estimulado para eso. Chequeando el rumbo, la velocidad, las posiciones, el armamento.. Esta gran concentración aumenta la eficiencia. Hace posible que



embocar la canastilla de la manguera para el primer reabastecimiento se efectúe como si se tratara de una maniobra.

En 15 minutos terminamos el reaprovisionamiento de combustible, igual lapso ocupamos en el segundo... Sin embargo una hora y cincuenta minutos más adelante está el blanco.

Treinta minutos antes, los cuatro A 4C y los SUE iniciamos el vuelo razante. Las olas son muy altas, estamos entre los cinco y diez metros de altura.. cuando salpican el parabrisas queda pegada la sal.

Vamos con diez metros de distancia entre ala y ala hasta el punto en que los Sue dispararán el misil.

La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberían cumplirse inexorablemente, si nó se suspendería la misión. Pero todas ellas se cumplieron a la perfección.

"Ellos (los SUE) se elevan unos 100 mts y lanzan el proyectil, vemos el fogonazo y lo seguimos, solo segundos después el Exocet inicia el vuelo razante por delante nuestro. Se nos va alejando paulatinamente hacia el blanco, ya que la velocidad que lleva es una vez y media la del sonido y nosotros solo nos desplazamos a 900 km por hora.

Los Super Etendard viran y regresan a la base cuando faltan unas 20 millas para llegar al portaviones. En pocos segundos el exocet se pierde de vista. Nosotros conservamos el rumbo sin ver nada."

En la inmensidad del Atlantico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos, sus lanzas y boleadoras, mostrando nuevamente al mundo que en esta tierra todavía había argentinos que.."conservaban el rumbo sin ver nada"... Eran los argentinos de siempre, los del honor, del coraje, de la destreza, de la sencillez...

"De pronto vemos a lo lejos la silueta de un gran barco, la tensión nos lleva de la mano. Descubro de nuevo el dia lluvioso y gris, el mar picado y nuestros objetivos a lo lejos. Entonces pienso y me rio solo, en que esta es un película en blanco y negro... Las manos duelen por la presión exagerada que hago sobre la palanca de mando y el acelerador. Vamos a la cota mínima, cuando del gran buque se elevan densas columnas de humo negro. El exocet acaba de dar en el blanco y ahora seguimos nosotros. Estamos los cuatro en línea y convergentes al portaviones que ya se distingue muy bien. Hay poquísima distancia entre ala y ala, siento lo que se conoce como "fascinación del blanco". Es decir, solo veo el buque que humea y nada más de lo que hay alrededor.

Le descargaremos las bombas encimas como sea. Iniciamos el

ataque y todo sucede más rápido que las propias ideas que se nos forman sobre nuestra situación.

El avión del Jefe de Escuadrilla 1er Ten José Daniel VAZQUEZ, se desintegra en el aire alcanzado por un misil. Sencillamente desaparece produciendo una turbulencia. Algo así como cuando uno enciende una estufa y ha dejado escapar un poco de gas.

Casi simultánemamente otro misil hace estallar la máquina del 1er Ten Jesus Omar CASTILLO. Vemos claramente la cubierta del portaviones y lanzamos las bombas de 250 kgs.

Solo quedábamos dos. Yo ataco desde la popa, casi a la altura de la cubierta y cuando estóy ya muy cerca viro a la derecha. Veo a mi compañero que dispara a estribor y sobrevuela el portaviones rozando la arboladura.

Hay un gran incendio en la nave. En realidad no sé si me estan disparando o nó, si hay fragatas cerca o si me han tocado. Sé que hemos dado en el blanco. Sigo al frente unos segundos, me pongo en vuelo razante y emprendo la retirada nuevamente hacia el sudeste. Busco con la mirada al otro A 4C pero no está por ninguna parte. Ahora me siento un poco solo. El mar por delante y nada por detrás. Pienso que probablemente lo han derribado. He tomado la dirección correcta hacia mi proximo punto de control. Algunas ráfagas de viento dan sobre el plexiglassde la carlinga y recién me doy cuenta que me he alejado mucho del blanco.

Tambien recuerdo que tengo mucho calor. Hasta allí no lo había sentido, pero por mínimos que fuesen los síntomas, me estoy relajando. Quiero apagar la calefacción, pero cuando voy a levantar xxxxxxx la mano del acelerador descubro que el brazo no responde. Tal es la tensión que está rígido, desobediente. No insisto y aguanto el calor...

En ese momento veo un punto en el aire delante de mí, me alarme, puede ser un Harrier británico, un cazador que me ubicó. Observo atentamente el punto sin alterar el rumbo. No se acerca, parece conservar la misma distancia. No me ha visto. Acelero para acercarme. Este avión, cualquiera que sea, va en la misma dirección que yo. Debo estar a unas 100 millas del portaviones.

La máquina se va agrandando. Yo estoy muy cerca cuando me percato que se trata de mi compañero. ¡No lo derribaron !

Ahora me preocupo nuevamente porque no podemos comunicarnos por radio y si lo sorprendo probablemente crea que soy un enemigo Estoy pensando en eso cuando él me demuestra que me ha visto y que sabe quién soy. Nos ponemos a la par y levantamos los pulgares. Ahora él toma el mando de lo que queda de la escuadrilla. Tenemos

poco combustible y hay que hacer contacto con el tercer reabastecimiento.

El Jefe de escuadrilla fija rumbo hacia las coordenadas donde deberían estar esperandonos. Minutos despúes descubrimos la silueta de los Hercules delante de nosotros. Recién allí restablecemos el contacto radial pero hablamos poco, solo lo indispensable. Ahora nos pesan los minutos anteriores, largos como un siglo. Tanto ha quedado atrás...

Solo prevalece la violenta sensación de estar vivos y marchar hacia casa. Mecanicamente cumplimos la tarea de recargar combustible. Del Hercules nos hablan. Piden un informe preliminar y se lo damos. Preguntan de los otros, sobre si hubo posibilidades de eyección trás el derribamiento.

Les contestamos que no. Decimos que se trataba efectivamente del portaviones y que dimos en el blanco con todo lo que teníamos. Después callamos nuevamente. La misión había concluído y no tenemos ganas de hablar. Miro el reloj. Se cumplen en ese momento las trés horas cuarenta y siete minutos, desde el despegue. Estoy vivo".

URETA e ISAAC, reabastecieron y se lanzaron ahora rumbo a casa, en la última pierna de unos 700 kms, de esta prodigiosa operación y "entraron en final a las 16:20. Los ALA habían aterrizado, sin novedad casi una hora antes y los RANQUEL volaban -orgullosos- a Rio Gallegos.

Finalizaba así la operación aérea más audaz, imaginativa y perfecta que se haya realizado..."a lo menos por ahora" !

Conclusión

Siempre que los especialistas e historiadores analizamos esta operación y talvez por lo impactante de su ejecución, nos quedamos muy satisfechos de ella y solo elucubramos sobre si el buque atacado era o nó el Portaviones HMS INVINCIBLE. Ya hemos dicho.. eso es acción sicológica británica ! No creemos que sea necesario gastar más tiempo para rebatir esa engañifa del enemigo:tenemos -gracias a Dios- nuestros testigos sobrevivientes y nadie nos convencerá nunca de que no era el HMS INVINCIBLE lo que atacamos aquel 30 de mayo de 1982.

La reflexión que deseamos provocar, al menos en los especialistas en Defensa Nacional, es: cómo nuestro comando consiguió ubicar a dicho buque, en tiempo y espacio para poder atacarlo en el momento y la posición justa -cuando en su recorrido rutinario, se alejaba de la escolta y sus medios de diversión, que ya lo habían salvado antes, el 25 de mayo, contra el portaviones y que fué desviado al Atlantic Conveyor. ¿ Por qué cuando el CC FRANCISCO intento iluminar el portaviones, por

falta hoja que sigue!

CAPITULO XI -

EL ATAQUE DE BAHIA AGRADABLE

La FAS en Junio

Antecedentes

A comienzos de junio el enemigo segúia consolidando su avance y cerco terrestre a Puerto Argentino, mientras que, con el Grupo de Batalla (CBG) continuaba ablandando las posiciones argentinas, de dia con bombardeos aéreos y de noche con cañoneos navales. Asimismo la RAF -preocupada por su presencia estratégica en la batalla - continuaba con sus costosas operaciones Black Buck (el 31-May y 03-Jun) sin mayores resultados (1).

Referente al ataque del 31-May, dice el Libro Falkland Air War (pag):

"Siendo su objetivo el radar AN/TPS-43 F (Westinghouse) de Pto Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcan descendió a 300 pies alrededor de 200 millas antes de Malvinas y cuando estaba a 20 millas, de las Islas, ascendió a 16.000 pies para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la Task Force. Cuando el avión ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisones del radar AN/TPS 43 F , éstas rápidamente desaparecieron, pues pareciera que los argentinos apagaron el radar.

En efecto, el personal del Grupo VYCA (2), estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la artillería.

Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sqdn Ldr Mc.Dougall pudiera detectar de vuelta las señales.

Ambos misiles fueron lanzados aproximadamente a las 05:45 del 31 de Mayo y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo.

El primero impactó 10/15 yardas de la antena del radar, causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos.

La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 hs más tarde estaba operacional."

Como se podrá apreciar del relato británico, la capacidad profesional, la imaginación y la astucia latina, no eran virtudes solamente de nuestros aviadores... Nuestros especialistas radar tambien las poseían y ellos tambien producían admiración en el enemigo ! Este zorro argentino era el 1erTen FABER.-

Pero... asi y todo

El Carrier Battle Group, del VAlte Woodward lograba, en la batalla aérea, dos éxitos que, podría decirse, vengaban nuestro ataque al portaviones:

- el derribo de un genial Loco
- el derribo del Nardo Uno

El derribo del "loco" TIZA

Nuestros inolvidables aviadores de transporte, que tambien oficiaban de AWACS, como hemos visto con el sistema "fatto in casa" que el EM de la FAS había apodado LOCO, este día ofrendaron su sangre en el altar de la Patria, como si algo faltara para que la FAA los mantuviera entre sus hijos (y especialidad) dilectos.

El C-130 matrícula TC-63 cumplía la orden fragmentaria 2258, de indicativo TIZA. Despegó a las 08:53 de Comodoro Rivadavia y se dirigió al primer punto (ver fig.)"V" (50.S/61 W)al que arribó a las 10;15 navegó entonces razante al punto"A" (50.48 S/ 59.39 W) donde efectuó el nuevo asomo a las 10:25. De allí al punto L que logró a las 10:35. Todo iba bien... solo faltaba lograr el punto B, el más exterior de su recorrido ordenado... A las 10:43 informó que, volando a 10.000 pies se encendió su IFF(3) y se mantuvo encendido... Había sido detectado por la fragata MINERVA !! Veamos cómo, un libro británico, relata lo que siguió:(4)

"Cuando el Hercules emergió sobre el horizonte radar -a unas 20 millas al Norte de la boca del Estrecho- fué detectado por el radar de búsqueda de la fragata MINERVA, que estaba operando como buque de control aéreo ese dia. Inmediatamente el Lt.Cdr WARD y el Lt.S.THOMAS -del Sqdn 801- de PAC en el area, fueron vectoreados para la intercepción.

Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban escasos de combustible, en el Estrecho (San Carlos)los buques de Asalto FEARLESS e INTREPID les fué ordenado dejar libres sus plataformas de helicopteros para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga. Thomas describió la intercepción así: "Sharkey (WARD) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al Oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velocidad. Ward descendió (por entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3000 pies, para el caso que el avión ascendiera por sobre ella. Luego Ward informó que tenía un Hercules a la vista, a 6 millas de distancia aproximadamente; entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hercules volando a 200 piés en vuelo recto y nivelado.

"Estando escaso de combustible Ward había lanzado su misil fuera de alcance. "El misil casi alcanza al Hercules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua". Para entonces Ward estaba mucho más cerca y lanzó el segundo (misil) el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 hs) e inmediatamente se incendió.

Todavía el C-130 se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hercules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control... el ala tocó en el mar, viró sobre si mismo y se desintegró..."

El aviador naval británico -Jefe del Escuadrón 801 del portaviones HMS INVINCIBLE,- quien seguramente había estado abordo de dicho buque el dia anterior cuando el ataque ALA-ZEUS, no comprendía el espíritu de estos otros aviadores del C-130... y si bien aceptamos que lo derribara con sus Sidewinder (americanos) no aceptamos que lo haya ultimado con sus cañones quitandole la chance de poder amerizar.

No tenia idea del comportamiento caballeresco que inmortalizó la guerra aérea... Talvez así lo hayan entendido sus superiores jerarquicos pués, pese a ostentar el record en derribos aéreos -maximo orgullo de un cazador- un derribo tan poco elegante lo descalificó y fué pasado al retiro después del conflicto.

Nuestros tripulantes del C-130 "heroes locos de amor a su Patria" eran:

Capitan R.H. MARTEL
Capitan C.E.KARAUSE
Vicecomodoro H.C.MEISNER
C.P. M.A.CARDONE
C.P. C.D.CANTEZANO
S.P. J.J.LASTRA
S.A.M.A.ALBELOS

<u>El derribo del NARDO UNO</u>

Unos dias después -el 07 de Junio- un nuevo derribo, en nuestras filas, conmocionó a la FAA.

Estabamos ya acostumbrados a los numerosos derribos de aviones de combate, que había soportado estoicamente la FAS, pero debido a que el aviador de combate tiene la chance de abandonar, con cierta seguridad, su avión dañado y descender en paracaídas con muchos elementos de supervivencia y que -como hemos visto- salvó a muchos heroes de una muerte segura y además existe ~~la~~ actitud mental de su piloto, ya predispuesta a enfrentar estas situaciones... pareciera entonces, que no duele tanto un derribo de un cazabombardero, como cuando sucede con un avión -no de combate- que no posée este sistema de eyección...

El Escuadrón Feniz operó durante todo el conflicto, con aviones de estas características (ausencia de un sistema de eyección o siquiera abandono del avión)... y hasta ahora habían suplido esa carencia con profesionalismo, habilidad y buena suerte. Esta última faltó, en esta única vez.

Este dia, el Jefe del Escuadrón Fenix -Vcom RODOLFO DE LA COLINA- estaba cumpliendo una misión de Reconocimiento fotográfico y diversión por lo cual, en su avión, tambien volaban, aparte de su copiloto My.J.J.R. FALCONIER, el fotógrafo Cap.M.P.LOTUFO, el Mecánico de avión S.A.F.T.LUNA y el mecanico fotógrafo S.Aux G.A.MARIZZA.

Ellos eran el Nardo uno, pero iban acompañados por otro LR 35, el Nardo dos. A las 09:02 estaban en el punto A (51.15 S/60.30 W) a 40.000 de altura y en enlace con el radar Malvinas que los mantenía informados de dos PAC que volaban a 140/190 millas de distancia, lo cual no representaba peligro inmediato.

Pero el Nardo estaba entrando en el alcance de los nuevos misiles Sea Dart, recién instalados en el Destructor HMS EXETER, el cual había sido reparado y requipado durante todo este conflicto en Ascension Island.

El Destructor navegaba ahora en las aguas del Estrecho de San Carlos y disparó dos misiles, a los cuales el Nardo dos vió venir y dió la alarma al guía... ambos iniciaron un viraje -estaban a 40.000 pies- no lo suficientemente escarpado por parte del Nardo uno... y el misil impactó en la parte posterior de su avión, donde lleva sus turbinas... y produjo una bola de fuego... (todo ello presenciado, a muy corta distancia por el Nardo dos)... la cabina quedó intacta.. De la Colina informó: "Me dieron...no hay nada que hacer".. y enmudeció...(5)

"Rodolfo de la Colina fué a la muerte como un valiente. El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas, no había forma de abandonar el avión en vuelo.

Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con cinco hombres abordo, cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island (N.A.Isla Borbon)."

El Escuadron Fenix, con su Jefe al frente, entraba definitivamente en la historia Patria, ~~con su Jefe al frente~~.- y en las unidades heroicas de la FAA.

La Fuerza Aerea Sur

En estos dias, a partir del 31 de mayo, la FAS se había quedado sin objetivos.

La Batalla terrestre tenía ahora una gran calma, después de la toma de D-GG. Pasaba por un período de marchas a pié, por parte del

enemigo, para su acercamiento a Pto Argentino; normalmente realizado por dos avenidas principales:

-San Carlos- Monte Kent

Darwin-Fitzroy

Pero estos movimientos se hacían de noche o por helicopteros, velados a la información argentina.

Por otra parte el CBG, preocupado por defender los buques anfibios, muy atareados en desembarcar , en San Carlos, a la 5 Br de Infantería -Gen Anthony WILSON, del Ejercito inglés, solo acercaba sus buques de noche.

El arma aérea de la flota efectuaba ataques de desgaste a BAM Malvinas y nuestras posiciones defensivas terrestres, a las que tambien atacaban, los buques, de noche, con su cañoneo naval.

Pero tambien la FAS mostraba otra tremenda carencia, estaba ciega !... sus nobles intentos para suplir su ausencia de C3I (Comando, control, comunicaciones, Información) en el teatro aeromarítimo, habían sido desbaratados por el enmigo (derribo del Tiza (01-Jun) y el Nardo (07-Jun)).

Por esta fundamental razón, las operaciones que ejecutó durante estos siete dias (31-may/07-jun) no obtuvieron grandes réditos, aunque sí demostraron su voluntad de lucha.-

<u>El dia 31 de Mayo</u>

- Trés Canberra (CHARRUA/ODIN) bombardean (05:00) un vivac británico en Puerto San Carlos (6):

  "A las 05:30 del 31 de mayo, una carpa de la "Base Aguila" fué demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Canberras (del Gpo 2) .Ninguno de los Sea Kings fué dañado cuando las 4 bombas explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr R.C.HARDEN (Jefe Técnico) sufrió heridas faciales como resultado del ataque y se lo debió recuperar a Bahia Ajax y de allí al Uganda para ser tratado."

-Dos M III (FLECHA) desde Rio Gallegos que sobrevolaban nuestra Isla Soledad, en combinación con nuestro radar en Pto Argentino, el cual barría la zona para detectar si decolaba (y en donde) algún Harrier, desde la area de San Carlos, de donde había noticias que ya se había construído una pista de aluminio para los VSTOL (7).

- Dos LR 35 (PELO-TORO) desde Rio Grande hicieron exploración aérea en zonas cercanas.

- Un C-130 (PATO) arribó a BAM Malvinas a las 19;30.

- Un F-28 (de CANA) tambien, en el mismo horario, arribó a la maltrecha pista. Ambos regresaron sin novedad a sus respectivas Bases.

El dia 01 de Junio

- Dos Canberra bombardean -por primera vez en esta zona,- la ladera oeste del Monte KENT donde ya se habían detectado la concentración de las primeras tropas británicas y, en particular, sus puestos de comandos terrestres. Aquí ya se encontraba el Brig. J.THOMPSON; pero dos dias antes el Gen J.MOORE había asumido, en San Carlos, el comando de todas las fuerzas terrestres.
- Un LR 35 buscaba (PICHO) a los tripulantes del C-130 Tiza, el cual como vimos (pag)había sido derribado este dia.
- Dos LR 35 exploraban la zona austral del Cabo de Hornos, donde había indicios que buques británicos, de abastecimiento a la flota, ingresaban por esta zona.
- En el archipielago nuestros artilleros antiaéreos del Ejercito Argentino se ganaron el dia:

El Jefe de la Bateria ROLAND le hizo otra jugarreta criolla a una PAC que orbitaba en la vertical de esa zona del Aeropuerto, fuera del alcance de nuestros misiles. Los britanicos tenían un instrumento, abordo del harrier, que les indicaba cuando nuestro sistema Roland antiaéreo estaba en alerta. El Oficial artillero argentino apagó entonces el radar de tiro (cuyas emisiones alertaban a la PAC) y logró su objetivo: ~~xxxPAC~~ uno de esos aviones comenzó a descender pués andaba buscando algún blanco de ocasión (Reconocimiento Ofensivo) pero cuando el avión entró en distancia de tiro -lo que el artillero argentino calculó "a ojo"- encendió sorpresivamente su radar y lanzó su misil, el cual impactó en el avión XZ-456, un harrier FRS 1 piloteado por el Flt. Lt (RAF) Ian MORTIMER.

El harrier se desplomó en tirabuzón y entonces su piloto se eyectó... y durante casi 10 minutos (14:40) descendió, a la vista de todo Puerto Argentino ~~mm~~, alejandose en su paracaídas rumbo al mar. Salió entonces ~~x dexix~~ un helicoptero CH 47 (HALCON) al que enseguida acompañarían dos Pucará, en cobertura (GAUCHO), en la misma tarea. El operador del HALCON, nos cuenta (8):

" Pusimos en marcha -en la cancha de futbol, que era nuestro lugar de estacionamiento- y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar donde, en altura, habiamos visto desaparecer al piloto inglés en su paracaídas. Este hacía su aproximación hacia el agua mientras se alejaba mar adentro, por efectos del viento. Parecía que su estado no era normal pués tenía los brazos colgando. Una vez sobre la playa, tropas argentinas, posiblemente del BIM 5, nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer el piloto y su paracaídas en el agua. La búsqueda se efectuó en forma de patrón bajo el control de radio y radar de

Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de 10 o 12 millas de la costa). Duración del vuelo 45 minutos aproximada, debiendo regresar por orden del radar (se acercaba PAC) no pudiendose hallar evidencias del piloto ni de su equipo (balsa, salvavidas,paracaídas,etc) sobre la superficie del mar, deduciendose que el mismo, al encontrarse herido o golpeado no pudo accionar el inflado del bote individual ni su salvavidas, arrastrandolo el velamen hacia el fondo del mar".

Afortunadamente para el aviador británico, Mortimer gozaba de buena salud: (9)

"Hizo dos transmisiones orales, cortas con su SARBE en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argentinos.Su transmisión fué escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escuadrón 820 (del Invincible) partió en su búsqueda. En su transmisión inicial, Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vió un avión argentino (N.A. efectivamente había solo decolado un solo avión, el numeral dos) bimotor, posiblemente un Pucará y un Chinook explorando un area (a 5 millas al oeste de él) donde habían caido los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fué entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara. El avión y el helicoptero lo sobrevolaron luego, sin ver su dinghy, aparentemente... y se retiraron hacia Puerto Argentino."

El dia 02 de Junio

Nuevamente este dia volvió el mal tiempo al archipielago. El enemigo consolidó sus posiciones terrestres (inició fuego de artillería desde Monte Kent) y continuó con su hostigamiento naval nocturno.

La FAS solo hizo dos salidas del Esdn FENIX (LORO -PERRO) de Diversión, que se acercaron a Malvinas hasta los 61.30 W, a 30,000 pies de altura y regresaron a Comodoro Rivadavia.

Es de destacar, en este dia, un cruce que ejecutó a Pto Argentino, con muy mal tiempo (1 km de visibilidad y niebla) un F-28 de nuestra Aviación Naval.

El dia 03 de Junio

Continuaba el mal tiempo y el enemigo lo aprovechaba entrando con sus buques de transporte a San Carlos, los cuales ahora traían la tropa de la 5a.Brigada de Infanteria.

Nuestra FAS seguía inactiva en el continente... solo lanzó dos salidas Fenix (PUA - PANCHO).

El dia 04 de Junio

Continuaba el mal tiempo. Ahora tambien en el continente. Nubosidad baja con precipitaciones. En el archipiélago, si bien los techos se habían elevado un poco (200/500 mts) la visibilidad horizontal era pobre.

desde P.Argentino

Prácticamente con las primeras luces decoló una escuadrilla de trés aviones Pucará (FIERRO) xxxxxxx en una misión de ataque a posiciones de artillería en Monte Kent que habia sido planificada en conjunto con nuestras unidades del Ejercito en la zona. Veamos como lo relata su Jefe de Escuadrilla: (10)

> "El objetivo eran posiciones de artillería y tropas en ladera Norte de Mte Kent. A pesar del mal tiempo y la escasa luz, la misión fué cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el Ejerctio en oportunidad, ejecutandose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del numaral uno y dos y por parte del trés a un puente de madera, pero a éste último no le funcionó su armamento (cohetes y cañones) y regresó además con trés impactos de armas livianas terrestres, en su fuselaje."

Desde el continente, al anochecer, despegaron dos escuadrillas de Canberra, dexxxxRio Gallegos (LINCE - PUMA).Alrededor de las 18:30 estaban, los LINCE, sobre Malvinas y, guiados por nuestro radar de Pto Argentino, llegaron a la vertical de Monte Kent, sobre nubes, y descargaron sus 18 (dieciocho) bombas de 500 kgs c/u.

A dos minutos detrás venían los PUMA a 31.000 pies de altura, tambien guiados por el mismo radar... y lanzaron sobre el objetivo estimado otras 15 (quince) bombas de 500 kgs y emprendieron el regreso.

El celo (y los nervios) del operador del radar (My. SILVA) hizo que viera en su pantalla, luego del ataque, una serie de PACs británicas que se dirigían a los Canberra, desde distintas direcciones, incluso de frente y así lo informaba a los angustiados bombarderos; estos lanzaban sus chaff y bengalas, por las dudas y hacían todo tipo de virajes evasivos (lo que motivó que a uno de ellos se le detuviera la turbina izquierda) y así se iban alejando por la Gran Malvina, hasta que el meticuloso operador, viendo que los ecos se acercaban a los aviones y luego se desvanecían, se percató que no eran aviones, los perseguidores, sino misiles superficie-aire que no dieron en el blanco.

Los cinco bombarderos llegaron, sin otra novedad (el que venía con turbina detenida logró reencenderla antes del aterrizaje) a Rio Gallegos entre 19:45/55.-

Así finalizaba otro dia de operaciones. En las últimas horas la Fuerza Aérea Sur había lanzado 16,5 toneladas de explosivos sobre la ladera oeste del Monte Kent.

Finalmente un esforzado C-130 (TC 66) había logrado llegar (19:30) hasta 10 millas de Pto.Argentino, pero debió volverse por meteorología.

El dia 05 de Junio

El enemigo seguía consolidando sus posiciones terrestres en el cerco de Pto.Argentino, ahora ocupando Fitzroy. Este objetivo terrestre estaba previsto que lo ocupara la Br I.5 (WILSON) desde un desembarco en sus adyacencias. Pero el ataque al HMS INVINCIBLE del dia 30 de mayo modificó los planes del mando anfibio y se decidió desembarcar, progresivamente, esa Brigada, en un Puerto más seguro -San Carlos- y desde allí helitransportarla a Fitzroy para participar (en representación del Royal Army) en el asalto final, junto a las otras comandadas por infantes de Marina (Royal Navy) (Moore-Thompson). Pero la falta de suficientes helicopteros (que padecían las fuerzas británicas luego del hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR) y la desesperación del Gen. WILSON por estar presente, con su fuerza, en Puerto Argentino, hizo que decidieran, entre otras cosas, transportar por via marítima, desde San Carlos a Fitzroy, a una serie de unidades retrasadas de la Br I 5. Veamos como el autor británico Martin Middlebrook (11); describe con notable veracidad, en 1987 y luego de reexaminar sus anteriores ediciones, el caso de la Br I 5 en el flanco sur:

" Moore necesitaba las principales fuerzas de las dos brigadas en el frente, debido a la conocida fortaleza de la defensa argentina. Había dos razones por las cuales era deseable la presencia y avance desde el Sur, por parte de la BrI 5.

Una era para mantener la atención de los argentinos centrada en el sur, para hacerlos creer que el ataque principal sobre Pto Argentino, por parte de los británicos, vendría desde el sudoeste, cuando en la realidad la mayor fuerza iba a venir del oeste noroeste.

La segunda razón era que la 5Br I era la única Brigada del Ejercito en lo que, hasta ahora, había sido casi exclusivamente una operación de marinos e infantes de marina.

Wilson estaba desesperado para que su Brigada no siguiera las huellas de los Infantes de marina y que pudiera estar en la retaguardia si los argentinos aflojaran prematuramente."

~~Kxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~,

Luego el autor analiza las opciones que Wilson tenía para colocar, en tiempo, sus unidades en el flanco sur (helicoptero, camiones, a pie, etc) y continúa:

"La unica forma que quedaba para colocar en fuerza la Brigada 5 en Fitzroy, era trasladandola por mar, pero nuevamente aquí la geo-

grafía no estaba del lado británico. La Brig Cdo 3, en el norte había habilitado una base de avanzada en Teal Inlet, que permitia el aprovisionamiento por mar. Los buques de transporte "Sir" podían navegar confortablemente entre San Carlos y Teal durante las horas de oscuridad. En cambio la ruta sur a Fitzroy y Bluff Cove era dos y media veces más larga... Había todavía otra diferencia entre las rutas a Teal y a los Puertos del Sur. Los buques estacionados en Teal se veían beneficiados por una buena defensa antiaerea con misiles Rapier y no podían ser observados por los argentinos, mientras que en Fitzroy y Bluff Cove estaban defendidas debilmente y Fitzroy era claramente visible desde las posiciones argentinas.

El pobre Tony Wilson, quien fué visto salir de Inglaterra, con las exhortaciones de sus superiores del Ejercito, de obtener alguna gloria para su Fuerza, volvió en desgracia. Su nombre estuvo claramente ausente de la larga lista de honores postguerra. A pesar de haber sido el único comandante militar estuvo en el frente, en la guerra, fué retirado unos pocos meses más tarde".-

Volviendo ahora al 05 de Junio, digamos que el tiempo comenzaba a mejorar a partir del mediodia en Malvinas.

La FAS lanzó (04:54) otras dos escuadrillas de los nobles bombarderos livianos.

Sus tripulaciones sabían que sus lanzamientos eran imprecisos y que aún cuando sus bombas cayeran muy cerca de las posiciones enemigas -como en realidad sucedió la mayoría de las veces- la turba esponjosa absorbería el 60% de su poder explosivo. Para tan poco rédito ellos exponían todo: un blanco ideal para la artillería antiaérea o para el avión de caza enemigo y sus mortales sidewinders americanos. Además, a sus viejos aviones -"reumáticos"- se les detenían las turbinas si hacían virajes demasiados violentos, para evadir los misiles, y debían volver -"checos"- con un solo motor, a media velocidad, nocturno y perdiendo altura, sobre el helado Atlantico Sur, con la esperanza de que -a menor nivel- pudiera reencenderse la turbina y llegar al continente... con indescriptible alivio... y el orgullo infinito de la misión cumplida.

Esta noche las dos escuadrillas fueron recibidas, en el archipielago, con una lluvia de misiles. A su regreso, la tripulación de los PATO informó (12):

" Proximos a llegar al nivelado, a 20.000 pies, unas 50 millas nauticas antes de la Isla San José, el guía ordenó al numeral abrirse a 50 metros. En esta situación el numeral le informó que veía dos luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se or-

denó una ruptura a la derecha (al rumbo 170°) y luego regresaron al rumbo original. Pero vieron nuevamente las luces y entonces rompieron nuevamente a la derecha y se dirigieron a Gallegos eyectando las cargas externas."

Pero los GAUCHO no tuvieron mejor suerte. Sucedía aproximadamente a las 06:00 de la madrugada: (12)

"Navegación de ida sin problemas. A 60 nm de Isla San José (Punto 1) sobre radial 084 de Gallegos y con nivel de vuelo de 38.000 pies, en ascenso para 40.000 el guía advirtió que se le aproximaba desde abajo y al frente una luz (que confirmó el numaral dos). Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil. En la maniobra el numeral dos entró en el chorro (13) del uno y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies. Comprobó que tenía un motor plantado. En la mitad del viraje (de 080 a 270°) el guía sintió una fuerte vibración (que puede ser a causa de la carga alar o explosión del misil). El numeral tambien advirtió una fuerte ~~explosión~~ vibración después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje, quedando con rumbo 160° por temor a una plantada de turbina y mientras volaba en ese rumbo vió dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que iban dirigidos al numeral, quién estaba a inferior nivel. Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a Rio Gallegos".

Esta salida, aunque ellos no lo sabían, tambien producía desvelos en el Grupo de Batalla. Esto es lo que les sucedia: (14)

"Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05;40 cuando el Lt. C. CANTAN (RN) despegó (del INVINCIBLE) para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto Stanley, por la EXETER. Desafortunadamente nada fué hallado y CANTAN retornó al portaviones y lo halló completamente inmerso en niebla. En su primera aproximación controlada al portaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada. Intentó una segunda y final pués su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estacionario" a 200 pies del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el buque. Manteniendose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma.

Nadie, en el portaviones, había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado. Un chequeo posterior del combustible reveló solo 150 lts remanentes en sus tanques (menos de dos minutos de vuelo)".

Parece que estas misiones nocturnas de nuestros veteranos Canberra molestaban mucho al mando naval británico o, al menos, herían su orgullo profesional pués, lo supimos mucho después, el Estado Mayor de la Task Force concibió la operación CANBELOW para los dias 06 y 07 de Junio, la cual consistía en emplazar el portaviones INVINCIBLE, escoltado por nuestra conocida fragata HMS BRILLIANT, al anochecer, a 100 millas al Oeste de la Gran Malvina para interceptar estos humildes -pero molestos- raids argentinos y retirarse a aguas más seguras antes del amanecer.

Sin embargo, el mal tiempo reinante en esos dias -y talvez tambien la intuición criolla- conspiró para que las misiones nocturnas de los Canberra recién se reanudaran el dia 10 de junio.

Este dia 05 de junio, los ataques -tan virulentos- sufridos por los Canberra, permitieron que el Estado Mayor de la FAS dedujera que en la boca norte del Estrecho de San Carlos, se hallaría un buque misilistico que seguramente sería el HMS EXETER, que ahora reemplazaba en sus funciones al ex-COVENTRY.

Pero a esta altura de los acontecimientos (derribado el TIZA) y el NARDO) la FAS estaba completamente ciega y solo los otros sentidos la ayudaban a seguir peleando.

Este dia, ante la suposición que hemos detallado, la FAS, a partir de las 14:00 hs, lanzó sus cazabombarderos en Reconocimiento Ofensivo, o sea: "vayan y busquen y, si encuentran algún objetivo, atáquenlo y avisen, para mandar más".

Así salieron una escuadrilla (FIERRO) de M V daggers desde Rio Grande; otra de A 4B (PUÑO) desde Rio Gallegos y finalmente otra de M V (NENE) desde San Julian. Todas ellas eran controladas desde un HS 125 (RAYO).

Estas operaciones se cumplieron entre las 14 y 16 hs y recorrieron todos los vericuetos y sus alrededores del Estrecho de San Carlos, cerca de la boca norte (Bahía San Julián, Bahía 9 de Julio, Punta Navidad, Punta Norte, Punta escarpada, Bahia San Francisco de Paula e Islas Salvajes). Es decir, desde el Estrecho, toda la accidentada costa Noreste de la Gran Malvina. Pero nada se encontró. La EXETER había aprendido la lección y se escondía muy bien !

Por otra parte dos pesados -aunque ágiles de espíritu- Hercules C-130 (MARTE - ARIES) cruzaron a nuestra BAM Malvinas. En la bodega del MARTE llegaban imponentes, dos misiles Exocet mar-mar los cuales se intentaria lanzarlos desde la costa, apenas fuera posible.-

El dia 06 de Junio

Seguía el mal tiempo en Malvinas, llovió todo el dia (8 StNs

Visibilidad 1,5 km.). En los cerros comenzaba a nevar...

Esta meteorología beneficiaba al enemigo terrestre que seguía consolidando sus posiciones en Monte Kent y Fitzroy y perfeccionando su dispositivo para el asalto final a Puerto Argentino.

Este fué otro dia en que la FAS no pudo operar con algún avión de combate; solo dos salidas Fenix (RAYO y NIDO) y dos exploraciones lejanas con los B-707. Hasta el radar de Malvinas debió suspender su emisión por vientos de hasta 50 nudos (entre 16:50 y 18:30).

Un error

Pero los británicos, como cualquier combatiente, cometían tambien sus errores. Esta noche, el Destructor HMS CARDIFF, el cual unos dias antes había atacado a nuestro Boeing 707 (pag) derribó -se supo oficialmente recién en 1986- a un helicoptero Gazelle de su propia Fuerza, que llevaba cuatro hombres abordo, entre ellos el Oficial de Comunicaciones de la Br I 5.

El dia 07 de Junio

Obsesionada por ubicar blancos rentables, la FAS, usaba todos los medios disponibles para obtener "Target information". En estas tareas estaban los Nardo cuando fué derribado su guía (pag).

Pero tambien la FAS era alimentada con la información satelital de nuestro COE y las observaciones visuales de nuestra Red de observadores del Aire (ROA) que tambien observaban en Malvinas nuestras costas y sus aguas cercanas. Esta red, que a esta altura de la guerra había ganado mucha experiencia, detectaba "indicios de movimientos de buques enemigos en las cercanías de Fitzroy" (15)

Estos indicios fueron la base de la planificación y ejecución de las salidas de exploración (NARDO y PILA) y de dos escuadrillas de A 4B (POTRO- TRUENO). La POTRO estaba destinada a atacar objetivos navales en el Brazo Fitzroy... y estaba bien orientada!... pero al recorrerla (08:45) razante, ningún tripulante detectó al SIR TRISTRAM que en esos momentos estaba en este Puerto. No es tan facil cuando se vuela razante. Volvieron a su Base y aterrizaron en Rio Gallegos, previo reabastecerse del FIERRO a las 11:30.

Cuando mantuvieron enlace con radar Malvinas (08:45)éste les informó que cortaba emisión por ataque contra su antena. No sabian entonces de donde provenía el ataque. La realidad era que trés GR3 estaban atacando el tanque de agua de Pto Argentino, a unos 300 mts de la antena de nuestro radar.

Así que, cuando minutos después se acercaba la escuadrilla TRUENO, que debía ser guiada por este radar para bombardear Monte Kent, se encontró conque no estaba en el aire y se le ordenó regresar.

Cubriendo a esta escuadrilla venían los Mirage III (RAYO) los que tambien regresaron.

EL ATAQUE DE BAHIA AGRADABLE

Comenzaba el dia 08 de Junio de 1982 y nadie suponía que se convertiría en una fecha memorable más, para la Fuerza Aérea Argentina.

Para la Royal Navy esta fecha es recordada como "EL DIA MAS NEGRO DE LA FLOTA" y esto sucedió porque, una vez más, su mando naval menospreció las capacidades de una Fuerza Aérea -con bases en tierra- que ellos estimaban agotada...

Una FUERZA AEREA nunca se agota... siempre le queda su espíritu...

A las 10:26 el Estado mayor de la FAS confirmaba las suposiciones del dia anterior que habían provocado sus salidas (POTRO). En efecto, el Centro de Información y Control de Malvinas informaba ahora que "en Punta Fitzroy se habían localizado dos buques grandes y otros chicos que desembarcaban tropas.."

Podría ser una nueva oportunidad... y allí fué la FAS y sus magníficos cazadores !

El concepto de esta operación era acompañar a cada oleada de cazabombarderos (armados antibuque) que aproximarían razante, con secciones de interceptores (M III/ V) que llegarían a gran altura, para ser detectados y atraer a las PAC británicas (diversión) mientras que aviones del Escdn Fenix colaborarían en el guiado de las escuadrillas razantes, en los vuelos que, este dia, serían sus últimos servicios de esta guerra.

La ejecución

A las 11:57, desde Rio Gallegos, despegó el majestuoso (y querido) reabastecedor (PARCA). El KC 130 se dirigió a su punto de reabastecimiento en vuelo (52 S/66 W) y allí, a 10.000 pies de altura, instaló su "Estación de servicio".

Y, a las 12:20 salió la primera oleada de ataque, constituída por dos escuadrillas de 8 4B en total, de la BAM Rio Gallegos (MASTIN-DOGO) las cuales, después del reabastecimiento quedaron reducidas a ~~cinco~~ cuatro cinco aviones. Entre los que fallaron estaban los skyhawks de los dos Jefes de escuadrilla (Cap Carballo y 1er Ten Fillippini). Así que se hizo cargo de los cinco, el Jefe de Sección más antiguo (1er Ten CACHON). Carballo -impotente de acompañarlos- le recomendó: "Llevelos a la gloria"... y Cachón, chiquito que és, se aplastó más en su asiento... aunque sí que los llevó a la gloria !.. / y armados con 3 bombas de 250 Kg c/u

Estos cinco aviones agrupados en dos secciones (DOGO con 3 aviones y MASTIN con dos) llegaron razante a la Isla Soledad. La recorrieron hacia el Este, por la zona sur. Al sobrevolar lateral Fitzroy solo vieron helicopteros y tropa, pero cuando viraron a la derecha, hacia el mar,

~~vieron~~ descubrieron nítidamente a los dos SIR, caballeros del Rey Arturo, sentados en la mesa redonda... que no otra cosa era la Bahía Agradable... y cerrando el viraje, se lanzaron sobre el Sir GALAHAD -los Dogos y sobre el Sir TRISTRAM los MASTIN. Eran las 13:55 y nuevamente los aviadores argentinos asombraban al enemigo ! El Cabo Primero BARRY GILBERT, un infante de marina británico (16) abordo del Galahad cuenta así este episodio:

"Era un hermoso dia, bien calmo, el sol estaba a la vista y yo me sentía con muy buen animo. Cuando de repente los ví por el rabillo del ojo, a esos dos aviones endemoniados. La velocidad a que venían !!.. No acababa de verlos venir que ya sentí el inolvidable sonido de un jet pasando sobre mi cabeza. Era horrendo.. jamás en mi vida iré a una demostración aérea !.. Estaban tán proximos y tan bajo que Ud podía ver a los pilotos.

Yo ya habia soportado tantos ataques de estos aviones... había estado en el Sir LANCELOT, cuando fué impactado en San Carlos... pero cada vez que se repetía había como una especie de rebelión dentro de uno mismo. Uno desea reaccionar, pero no hay nada que uno pueda hacer. Queda solo en las manos de Dios. Debo admitir que entonces se teme a la muerte."

El Sir GALAHAD se incendió fieramente... las bombas del guía penetraron profundamente y explotaron en la sala de máquinas y otras en cubierta; al numeral dos no le salieron las bombas y el trés las lanzó largas y éstas rebotaron en el agua y se fueron a la costa, donde explotaron en medio de los abastecimientos en descarga.

Sigue diciendo el libro británico TASK FORCE (17):

"El Capitan Philip ROBERTS, comandante del GALAHAD fué el último que lo abandonó, cerca de trés cuarto de hora después del ataque de los skyhawks. El Galahad fué dejado quemar y fué luego remolcado al mar un tiempo después, en Junio, y hundido como tumba de guerra de los hombres muertos en su interior, en este episodio que fué el contraste más serio sufrido por las fuerzas británicas en toda la guerra."

Respecto al Sir TRISTRAM este mismo libro, dice (18):

"El SIR TRISTRAM, con menos de cien hombres abordo - la mayoría tripulaciones chinas de Hong Kong (19) y con la mayoría de sus abastecimientos descargados, fué impactado por dos bombas en el lado de estribor, hacia la proa. Una bomba traspasó al buque sin explotar. La otra incendió un pequeño compartimento y abolló un tanque en cubierta. Dos chinos fueron muertos, uno de ellos de 60 años de edad."

El SIR TRISTRAM, con más daños-por supuesto-de los que registra el autor británico, estuvo un tiempo anclado en Pto Argentino y sirvió de alojamiento a la tropa británica luego del 14 de junio. Posteriormente fué

llevado -con flotadores- a Inglaterra donde descansa en un museo naval del sur de ese país."

Llegan los daggers

Cinco minutos después (14:00) llegaban por el Sur, sobre el mar, dos escuadrillas de MV de Rio Grande (PERRO - GATO) que avistaron una fragata clase Rothesay (G.Bretaña declara que era la HMS PLYMOUTH) la cual trataba de guarecerse en la Rada Agradable. Esta, alertada de la presencia de los daggers, giró bruscamente 180° para dirigirse al mar abierto, pero ya los Perro y Gato estaban encima. Le impactaron varias bombas de 250 kg (BRP) que no se vieron explotar y muchos proyectiles de sus cañones la averiaron de consideración. Comenzó a despedir humo y se alejó mar adentro. Los pilotos apreciaron débil su defensa antiaérea. Ambas escuadrillas regresaron a su Base de Rio Grande, sin novedad. Fueron guiados, en el tramo de ida por otro heroico Fenix (GALGO).

En simultaneidad, seis M V (CARTA-SOBRE) armados solo con cañones, de la BAM San Julian, ingresaron a las 15:00 al teatro de operaciones, a 20.000 pies de altura, hasta las Islas Sebaldes. Una PAC se dirigió a interceptarlos (estaban a la altura ideal para los harriers) pero los M V invirtieron el rumbo y se alejaron hacia el continente. Habían logrado distraer a esa PAC para que no actuara sobre Bahía Agradable, donde nuestra "jauría" hacía de las suyas.-

Nuestra falla

Se había concretado con exito total la PRIMERA Oleada. Ya todos los objetivos navales habían sido alcanzados en un porcentaje muy alto, debido a que se había explotado muy bien el factor sorpresa.

Si la FAS hubiera poseído un medianamente eficiente sistema de comando, control e información (C2I) aquí se hubiera terminado esta operación. Pero lamentablemente ello no era así y debía pagarse, entonces, el altísimo costo de su inexistencia.

Cuando llegaban a sus bases los victoriosos 5 A 4B y 11 daggers y Mirage, decolaba la segunda oleada:

- A las 15:17 lo hacían desde Rio Gallegos, seis aviones A 4B (MARTILLO-MAZO) de los cuales prosiguieron cuatro después del reabastecimiento.

  Arribaron razante, por la costa Sur de la Isla Soledad; pasaron al norte de Bahía Agradable (con rumbo Oeste) y observaron los buques previamente atacados e incendiados. En su lateral recibieron nutrido fuego antiaéreo, enlazaron con Radar Malvinas y se enteraron que tenían un blanco naval atrás y a la derecha.

  Viraron haci allí y, entrando al mar, avistaron a un lanchón de desembarco: era el FOXTROT, del Fearless.

El Jefe de escuadrilla (1er Ten D.J.BOLZAN)picó sobre él y le lanzó sus bombas de 250 kg una de las cuales dió de lleno y explotó en medio del LCU (20). Este se hundiría minutos después con ocho muertos abordo.

En ese momento era avistado por una PAC que orbitaba sobre el Seno Choisseul. Mientras ésta , en picada, se acercaba al avión guía que estaba saliendo del ataque, el numeral dos impactaba otra bomba, que también explotó en el lanchón... entonces el numeral trés vió venir a los Sea Harriers y abortó el ataque.

El Jefe de la PAC -Flt Lt MORGAN -RAF- lanzó su primer misil sidewinder 9L sobre el número 4 argentino (Alf. A.J.VAZQUEZ) cuyo avión en final de tiro explotó; inmediatamente lanzó su segundo 9L sobre el numeral xxxxxxxxxxxxxxxx dos, que escapaba más adelante en razante (Ten. J.J. ARRARAS) a quién tambien impactó y quien -a pesar de haberse eyectado- murió al caer al agua.

Se abrió entonces Morgan (se le habían acabado los misiles) y entró su numeral (Lt -RAF-SMITH) quien hizo punteria radar sobre el Jefe de nuestra escuadrilla que ya volaba razante sobre tierra, pero el poderoso misil, que ya lo había captado en su memoria electrónica, lo persiguió e impactó en su avión, el cual se estrelló en el suelo.

En total habían transcurrido un minuto y medio desde que BOLZAN lanzara su primera bomba.

El único sobreviviente, el numeral trés con su combustible disminuído pues había recibido esquirlas en sus tanques externos y excesivo vuelo razante, se declaró en emergencia al regreso, manifestando intenciones de eyectarse proximo a la posición, que el suponía, se encontraría el buque de rescate.

Entonces, otra vez el reabastecedor providencial, que siempre estaba presente para auxiliar a los héroes en nuestro Atlantico Sur, el PARCA 1, se lanzó hacia Malvinas al encuentro del MAZO trés... y lo enganchó cuando solo le quedaban 500 lts, a 29.000 pies de altura.

Pero perdían demasiado combustible en el trasvase. Comenzaron, acoplados, a descender y la pérdida se fué achicando y se hizo controlable a 10.000 pies... pero el KC estaba exhausto y tambien se declaró en emergencia a 10 millas afuera de Rio Gallegos.

En una espectacular despliegue de fraternidad entre las distintas especialidades de la Fuerza Aérea, aterrizaron, al unísono el cazador y los transporteros, en aquella tambien gloriosa Base Aerea Militar de Rio Gallegos. Eran las 17:56.-

- A las 15:36 habían despegado 4 aviones A 4C (YUNQUE) desde San Julian con trés BRP cada uno, para atacar ahora objetivos terrestres en la pla-

ya de desembarco de Fitzroy. Llegaron, al anochecer y lanzaron sus bombas en salva -no salieron las del 3 y el 4 .!! y además se les trabaron los cañones. La oposición antiaérea era enorme y -sumada la oscuridad- parecía más espectacular. El 3 y el 4 volvian ahora con sus tanques pinchados (impactos de armas livianas)... pero tambien estaba vigilante la impagable chancha -ahora el PARCA dos- al que localizaron y acoplaron y así, los dos A4C enganchados y el KC 130 muy orondo al frente, llegaron a la BAM San Julian, regresando a casa.

Esta era la raza argentina que asombró al mundo !!

Cobertura y diversión

Dos secciones de Mirage trés (cuatro aviones) llegaron a la vertical de Malvinas cuando se encontraba la escuadrilla YUNQUE atacando. Y, Flecha efectivamente atrajo a una PAC que se le colocó a la cola. Esto lo informaba el radar Malvinas quien entonces (16:45) ordenó a Lanza que se dirigiera sobre la PAC citada. Cuando Lanza se acercaba a la PAC, ésta, seguramente avisada por su controlador de lo que estaba sucediendo, descendió rápidamente y desapareció de nuestra detección.

Terminaba así el segundo empleo que -en la zona Fitz Roy- la FAS había ejecutado sin mayores resultados, en una sobreevaluación de la capacidad enemiga, lo que resultó en una dilapidación de recursos propios.

~~Sin embargo,~~ Esta segunda oleada (y aclaramos nos referimos solo a la segunda oleada) donde 12 aviones (de 14 ordenados) habían llegado a las playas del sur (18 km) de Puerto Argentino, solo mostraba la enorme decisión de lucha que ennoblecía a la FAS.-

Nuestra aviación Naval

Este dia, dos aviones F-28 de CANA llegaron a BAM Malvinas (18:40 y 19:15) en tareas de puente aéreo y regresaron luego a Rio Grande sin novedad.

Tambien dos aviones A 4Q (TABANO) llegaron hasta la Isla Broken (cerca de Isla Borbon) y atacaron allí objetivos terrestres.

La noche

Caía la noche en el TOAS... los buques británicos en Bahia Agradable seguían ardiendo.

La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso dia de guerra...

Pero la historia registraba un nuevo hecho contundente (28 salidas de combate) producido por la FAA, al servicio de su Patria. Lo cual nuevamente mostraba la preponderancia del "Espíritu" sobre la tecnología; o sea, del hombre sobre las cosas materiales.-

171

JONATHAN ALFORD

A poco de terminar esta guerra, un famoso Coronel Británico - Vicedirector del Instituto de Estudios Estrategicos británico, de Londres - dijo, en una conferencia que dictó en los Estados Unidos:

" En comparación con el nivel de muchos países, la Argentina desplegó una Fuerza Aérea relativamente modesta y nada moderna, que la mayor parte del tiempo operaba en el límite de su radio de acción...

Y sin embargo hubo momentos de gran ansiedad por la suerte de la Flota británica. Quiza con solo un poco más de suerte en los momentos críticos, la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar su expedición".

Y...decimos nosotros... Talvez el secreto esté en el espíritu de sus hombres !

CAPITULO XI -EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE

(Llamadas)

(1) El último Shrike impactó en una central de tiro del Sistema Skyguard de nuestro Ejercito Argentino matando cuatro hombres, entre ellos su Jefe de Bateria Ten DACHARY. El Vulcan, al regreso rompió su lanza de reabastecimiento en vuelo y debió aterrizar de emergencia en Rio de Janeiro.

(2) VYCA - Grupo de Vigilancia y Control aéreo de la FAA que era quien operaba el radar referido.

(3) IFF - instrumento electrónico usado, en este caso, como detector de emisión radar enemiga.

(4) FAW pag 175

(5) Air War South Atlantic - Ethell & Price -edic.

(6) FAW

(7) VSTOL - signifiaa Avion de despegue o aterrizaje vertical, como el Harrier.

(8) Suboficial Auxiliar ALVAREZ

(9) FAW - pag

(10) 1er Ten MICHELOUD

(11) Task Force M.Middlebrook - Edic Penguin 1987 pag 397

(12) Informe Histórico Oficial de la FAA

(13) Turbulencia que deja un reactor detrás de sí producida por el "chorro" de sus turbinas.

(14) FAW pag

(15) En realidad -lo supimos después- este dia -y los anteriores- existían grandes divergencias entre el mando de las Fuerzas terrestres británicas. El Gen WILSON había acaparado todos los helicopteros para completar el traslado de su Brigada a Fitzroy y poder así particípar en el asalto final a Pto Argentino, en representación del Ejercito británico. Y al no serle suficientes los helicopteros exigía al Gen J.MOORE, que se le proveyera de buques de transporte para reembarcar sus unidades retrasadas (Guardias Galeses y Escoceses) en San Carlos y llevarlas por mar a su zona de Fitzroy. Había conseguido el Fearless y quería tambien el Intrepid. Hasta que, este 07 de Junio, tuvo que intervenir Northwood (Almirante FIELDHOUSE) y poner un poco de orden. El Comodoro Clapp propuso entonces el uso de los dos Sir (GALAHAD Y TRISTRAM). Este último había arribado este dia a Fitzroy, descargado 150 toneladas de munición de artilleria y permanecido allí.

(16) Task Force - Pag 306

(17) Middlebrook - pag 309

(18) Idem pag 306

(19) Notese: "tripulaciones chinas"

(20) LCU Lnachón de desembarco.

La situación

Los ataques aéreos a Bahía Agradable, el martes 08, provocaron un desastre importante en las fuerzas anfibias enemigas, lo cual nuevamente retardó el plan para la captura de Pto Argentino.

La gente de la Fuerza Aérea Sur creía que nuestras fuerzas terrestres podrían aprovechar el golpe causado por nuestros aviones, para efectuar alguna maniobra terrestre que aumentara las ganacias de nuestro esfuerzo aéreo. Posteriormente y cuando el tema fué discutido con los camaradas de nuestro Ejercito (...) los aviadores entendieron las causas de la no realización de dichos movimientos de"contrataque" o "explotación" del exito que tiene, con fundamentos, el Comando de las Fuerzas Terrestres en Puerto Argentino, por no haber (1)

Nuestra artillería terrestre mantuvo sus ataques sobre "Estancia House" y "The Laggon", los cuales paralizaron el avance enemigo dispersando momentáneamente algunas formaciones. Pero lo concreto es que solo se había logrado retrasar en 48 horas el avance británico.
El Equipo Observador del "SUNDAY TIMES",(2) dice:

"El Viernes 11 de Junio todavía no habían (los argentinos) respondido a los llamamientos de rendición y el efecto de la demora, combinado con las noches heladas y el fuego de la artillería argentina, empezaban a producir cierta frustración. Un pelotón de Guardias galeses tuvo que retirarse entre intensos disparos de la artilleria pesada (argentina)-cañones de 155 mm- y el Batallón de Comandos 42 sufrió las primeras bajas, desde el avance, al verse alcanzado por proyectiles argentinos."

Nuestro accionar aéreo

Quedaba nuevamente a cargo de la FAS colaborar con el ataque a esa zona de Fitzroy y, por lo tanto, aún exhausta, allí dirigió su esfuerzo, este 09 de Junio, de la siguiente manera:

- Ataque a Objetivos navales en zona Fitzroy. Dos escuadrillasde A 4C, de San Julian, (PITON - COBRA) llegaron (4 aviones) a la zona del objetivo (15:10). Habían reabastecido a la ida de un KC 130 (CIERTO 2). Llegaron y recorrieron enmarañada costa, llena de vericuetos y buenos escondites y no encontraron buque alguno.

  Pero los COBRA, en el razante, impactaron con gaviotas malvinenses, lo que les provocó serias pérdidas de combustible y líquido hidráuilco, por lo que, al regeso llamaron al noble CIERTO 2, para engancharse y así -lo que ya era moda- llegar hasta próximos a la Base Aérea Militar de San Julian.

-Reconocimiento Ofensivo (Trés daggers M V (CORAL) navegaron hasta las Islas Leones (15:30) a disposición de un B-200 (avión bimotor de exploración) de ARA que hacía ademas de Control aereo táctico pero con el cual no pudieron comunicarse efectivamente y recibir instrucciones. No funcionaba esta conjunción por falta de práctica, distintas doctrinas y, en fin, falta de un buen sistema de Control, Comando y Comunicación.

-Cruce ARA. Tambien este dia dos Focker F-28 del Comando de la Aviación Naval cruzaron, desde Rio Grande a Malvinas (19:09 y 19:29). En uno de ellos regresó el Gen DAHER, Jefe del Estado mayor del gobernador militar argentino, para exponer los planes de operaciones de la defensa, ante las autoridades xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx en el continente.

-Regreso de dos Chinook. Finalmente dos helicopteros C-47 de la FAA que habían soportado todo el conflicto en Pto Argentino y Darwin, cruzaron, hasta Isla de los Estados, en su primera escala, de noche, razante y con sus bodegas llenas de tambores de combustible (200lts) desde los cuales se bombeaba -a mano- el precioso líquido a los tanques normales de combustible de la aeronave. Fueron llamados en previsión a una operación de la Infantería de Marina, desde el continente sobre la retaguardia terrestre enemiga, la cual finalmente no se ejecutó. Nuestros helicopteros eran los matrículas H-91 y H-93.-

El Jueves 10 de Junio

-Interdicción al Teatro de Operaciones del Atlantico Sur. xxxxxxxxxx xxxxx Dos Boeing 707 -bajo el comando operacional de la Fuerza Aérea Sur- realizaban un patrullaje aeromarítimo lejano, dentro del Atlantico Sur, en contacto con 4 aviones Camberra que se mantenían en alerta en la Base Aerea Militar de Mar del Plata para actuar en caso de avistaje de algún objetivo naval rentable.

Esta exploración, sin embargo, avistó a un enemigo aéreo inesperado (Un avión grande escoltado por dos pequeños con rumbo general 210*). El Comando de la FAS supuso que se trataba de un Vulcan y calculó que atacaría Malvinas alrededor de las 14:15 horas local.

Se ordenó entonces la salida de cuatro Mirages III con armamento aire aire(CONDOR - DAGA) que despegaron entre las 13:40 y 13:50 de la BAM Rio Gallegos, los cuales - a las 14:15 se encontraban -como un solo hombre- en la zona de Malvinas en enlace con nuestro radar de Puerto Argentino. Pero el arribo del incursor no se produjo...

Se asumió entonces que el avistaje seguramente fué el de un reabastecedor británico Victor acompañando a dos Harriers en vuelo de traslado (desde Ascención) a algún portaviones.

- Bombardeo nocturno a Monte Kent :Dos aviones Canberra (TIGRE) de cuatro que había despegado de ~~Río Gallegos~~ Trelew, llegaron hasta las inmediaciones de Monte Kent, alrededor de las 22:30 hs, avistando misiles y explosiones aéreas y cuando efectuaron enlace radioeléctrico con el radar Malvinas, quien los debía guiar en el bombardeo, éste les ordenó regresar pués se les aproximaban dos Sea Harriers para recibirlos. Los Canberra eyectaron las cargas externas y regresaron a la Base de partida, donde arribaron a las 0:40 hs.

- Apoyo aéreo cercano. Con trés aviones Pucará basados en la BAM Malvinas (Pto Argentino) (FIERRO). Esta típica misión de apoyo a las fuerzas terrestres, por aviones de ataque, cuya preparación se efectuó mediante una efectiva coordinación entre Ejercito y Fuerza aérea, se cumplió a la perfección en las primeras luces de este dia (08;30). Atacaron con cohetes y cañones, a posiciones de artillería británicas que se habían detectado en Monte Kent y Murrell Bridge. La zona fué marcada con toda precisión por nuestra propia artillería (granadas fumigenas)y nuestros gauchos alados lanzaron sobre el blanco sus cohetes en salva y sus cañones. Dos de los Pucará regresaron con varios impactos de armas livianas (3).

La batalla terrestre -el ataque final

El 11 de Junio, al atardecer, las tropas británicas, al mando del Brigadier (RM) J.THOMPSON,-3a Br de Cdo- iniciaron el ataque final a Puerto Argentino, comenzando con el avance sobre los montes LONGDON - TWO SISTERS y HARRIET.

Durante ese dia habian sido ejecutadas, previamente, acciones enemigas de ablande mediante el uso de la artillería y ataques aéreos a nuestros objetivos terrestres (BAM Malvinas -08;30- y Moody Brook -16:01-) Aquí aparecen las nuevas bombas lasser guiadas, que este dia no son muy efectivas (lanzadas desde aviones y guiadas desde tierra por rayos lasser) Tambien un Helicoptero, aproximandose por la Bahía de la Anunciación pretendió impactar en el Puesto de Comando de las Fuerzas Argentinas, en la ciudad, mediante el uso de cohetes guiados por cable. Pero falló el disparo y el misil impactó en la Bahía, cerca de nuestro buque "Bahia Paraíso" que se encontraba anclado, retirando heridos.-

Finalmente el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill y aéreo diurno sobre Pto Howard (donde este dia nuestro Ejercito había producido una importante baja del Special Air Service, el Cap. Hamilton), tambien sobre Mte Harriet, area de Pto Argentino. y finalmente sobre Monte Longdon, donde se iniciaba la batalla final. En este ataque un GR3 fué ~~seriamente amenazado~~ estuvo a punto de ser derribado

por un misil blow pipe del RI 7 argentino: (7)

Nuestros aviadores militares errantes

Nuestros tripulantes de Pucará, que como hemos visto (pag) se alojaban en un jardin de infantes de Puerto Argentino, vivían, esta noche, la siguiente experiencia: (4)

"Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que, según teníamos noticias JUAN PABLO II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizando la media noche. Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipodromo, hasta que una de las salvas dió tan proximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo.

Aún estando fuera buscando protección, apreciamos que un obús de esa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers.

Luego de dos o trés salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una.

Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relampagos, lo hacían antes de impactar, algunas casi sobre nuestras cabezas.

Llegamos trás este tipo de marcha a la "Casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vicecomodoro Gimenez Ortiz, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de construcción así se le había dado en llamar.

Al dia siguiente, los que volvieron poralgunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había encontrado adentro."

Junto a las tropas y medios terrestres, nuestros pilotos, que ya habían dado todo lo que podían desde el aire, participaban de una experiencia inolvidable, talvez pocas veces vividas por otros aviadores de combate, en la historia de la guerra aérea.

Nuestros aviadores militares de Transporte

Un Hercules C-130 (el TC-64) este dia tambien efectuaba un cruce para la historia: (6)

" En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas con-

diciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso.

A los 10 minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caído hacia la derecha.

Pese a la resistencia que ofrecía el rozamiento de la llanta sobre la pista para que el avión incrementara la velocidad y alcanzara la de despegue, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso se intentó la rotación muy por debajo de la VMC (velocidad minima para que el avión tenga la sustentación suficiente para sostenerse en el aíre) lograndose el despegue."

Nuestra aviación naval tambien este dia, con un Focker F-28 (LV BIN) aterrizó en nuestra Base Aérea Militar de Malvinas (Pto Argentino) y despegó a las 19:28, en lo que sería el último cruce de la Aviación Naval a las Islas.

Estos vuelos de transporte, que herían profundamente la sensibilidad aeronaval británica, provocaban elucubraciones operativas en sus Estados mayores, como éstas (8)

"El 11-Junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones (NA 4 aviones) de Sea Harriers, imaginada en un esfuerzo para interceptar los contínuos raids de los C-130 argentinos a Pto. Stanley.

Los 4 aviones se instalarían juntos en una posición de PAC; desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel y permanecería en la Bahía Reina Carlota, en la costa oeste de la Gran Malvina.

La PAC restante, a mediano nivel retornaría normalmente al INVINCIBLE para cargar combustible, mientras que el par a bajo nivel, deambularía por dicha Bahía esperando que apareciera el C-130.

Cuando fuera necesario esta Sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos.

Se esperaba que la retirada de la PAC (del medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hercules se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Pto Stanley.

Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130.

Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harriers (del bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al INVINCIBLE.

Un C-130 del G1T (Grupo 1 de Transporte) se las arregló para

aterrizar sin molestias en el Aeropuerto a las 18:15 ese anochecer ! ". 6

Y agregamos nosotros, tambien -como hemos visto- un F-28 naval argentino a las 19:13 !

Ahora Dios se había vuelto transportero !

El dia 12 de Junio

Ya nuestras fuerzas terrestres, ante la enorme presión británica, se replegaban hacia Puerto Argentino.

Nuestra heroica artillería terrestre, ahora reforzada por los cañones CITEFA de 155 mm que había trasladado la FAA en sus C-130 en los últimos cruces, accionó ininterrumpidamente sobre Monte Kent y North Basim (posiciones de artillería enemigas) durante esa tarde y toda la noche, registrando más de 2.500 proyectiles disparados.

El enemigo toma Monte Harriet pero nuestro BIM 5 -un modelo de infantería argentina- mantiene su posición en Tumbledown. Sobre este Batallón, nos refiere el Coronel CERVO (4): Ob.cit.)

"El BIM 5 poseía un conjunto bien balanceado de armas y excelentes equipos de comunicaciones. Pero mucho más importante fué que dispuso de hombres que, como consecuencia del sistema de incorporación de la Armada habían completado su adiestramiento, adaptados desde la paz al terreno y a las condiciones meteorológicas extremas (provenían de Tierra del Fuego), a la vez que contó con un sistema logístico particular de la Armada, que lo abastecía con sus propios transportes aéreos desde el continente, logrando mantenerlo con una excelente aptitud para el combate."

El HMS GLAMORGAN

La madrugada de este dia fué testigo de el lanzamiento, por parte de nuestras defensas costeras de un nuevo misil Exocet MM38, contra uno de los buques que apoyaba, con su fuego naval, a las fuerzas ~~ter~~ terrestres británicas. En este segundo intento (el dia anterior había fallado un lanzamiento) se logra hacer impacto sobre el buque HMS GLAMORGAN, ~~EL CUAL SE RETIRA CON SU HELICOPTERO Y HANGAR DESTRUIDOS~~ el cual se retira con su helicoptero y hangar destruídos, trece tripulantes fallecidos y 17 heridos.

Un VULCAN

Un Vulcan, operando como siempre de Ascensión alcanzó Puerto argentino y bombardeó nuestra BAM Malvinas (Pto Argentino) a las 05:30 com bombas de explosión aérea. Dice el diario de guerra de nuestra Tercera Batería de Artillería Antiaérea, instalada en los alrededores de la Base:

"06:00 - Ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros; es infernal... cada crater está a 40 metros de separación. 06:50 - Explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero 8 ".-

Los requerimientos terrestres de apoyo de fuego.

El Comando de las Fuerzas Terrestres en Puerto Argentino requería este dia, en las primeras horas a la FAS, apoyo aéreo "masivo", sin precisar objetivos y posiciones.

Era entendible este requerimiento, dada la dramática situación que vivían en ese Comando, pero el nuestro requería precisiones para poder accionar.

Tras mucho esfuerzo, logró ubicar un objetivo -posiciones de artillería enemigas en Bluff Cove, que si bien no eran de mayor aceptabilidad, dado el esfuerzo que requerían, lanzó dos aviones Canberra (TAURO) con 4 bombas de 500 kgs cada avión para bombardeo horizontal sobre dichas posiciones.

Los Tauro despegaron de la BAM Rio Gallegos a las 00:20 y llegaron hasta la Isla San José, donde eyectaron tanques externos y, en ambos aviones se les desprendió solamente uno, quedando asimétricos, lo que los obligó a regresar. Pero la FAS insistiría y no dejaría solo a los valientes en tierra que jugaban su vida... aunque la FAS supiera que sus ataques nocturnos no tenían mayor efectividad...

A las 00;22 salieron los ACUARIO, dos Canberra que se dirigieron al mismo objetivo. Un bombardero se volvió por problemas técnicos (los Canberra ya lo habían dado todo) pero uno siguió, solo (el Dos) y llegó al blanco a la 01:20, lanzando sus dos bombas de 500 kgs (tampoco ya quedaban muchas bombas) a 1500 pies de altura y escapó logrando llegar a Rio Gallegos a las 02:20 hs.

Esto había sucedido en la madrugada del dia 12, pero a medida que transcurría el dia, la FAS recibía precisiones respecto a los blancos y además podía emplear ahora sus cazabombarderos.

Los aviones A 4B operaban ahora desde San Julian, junto a los tambien skyhawk A 4C. Habían sido transferidos a esta Base, desde Rio Gallegos pués debía dejarse libre esta última para que operaran los Daggers MV de Rio Grande (Tierra del Fuego) donde ya los ultimos dias la pista comenzaba a cubrirse de hielo. Este cambio de asiento disminuía la operatividad de este sistema, dados los inconvenientes logísticos y tecnicos consecuentes. Así que de los ocho aviones que despegaron solo dos alcanzaron nuestras Islas (la Sección ALFA) pero ésta tampoco encontró el objetivo por fallas en sus equipos de navegación.(15:30).

Una hora antes habían despegado de Rio Grande dos skyhawks A 4Q de nuestra aviación naval, reabastecido del KC 130 OMBU pero al llegar a Malvinas, próximos a Bahía Elefante (Isla Borbon) avistaron una PAC y regresaron. Eran las 14:45 hs.

Llegaba así la noche de un frustrante dia 12 de junio, donde la Aviación Argentina demostraba a las claras que estaba exhausta y, no poseía mayores armas para reaccionar... Y seguramente el lector dirá Efectivamente le quedaba su espíritu y ya lo veremos en el dia siguiente !

Aunque pareciera que ya empezaba a manifestarse esta misma noche... Veamos:

A partir de las 20 hs despegaron 6 (seis) Canberra para atacar la artillería británica (esa que ya nuestro piloto de Pucará nos contaba cómo actuó la noche anterior).

Los trés primeros regresaron desde el Sur del Estrecho de San Carlos, pués, volando razante sobre el mar... pero cuando más lo necesitaba, en la aproximación al objetivo, a muy poca altura, en una gran oscuridad, sus parabrisas congelados lo que les impedía verse mútuamente... en ese momento dejó de funcionar el radar altímetro del avión guía !

De la Sección siguiente, decolada a las 23:02 de la BAM Rio Gallegos (BERLIN) llegó al objetivo solamente su guía y veamos, como cuenta esta experiencia su piloto (9):

" Sabíamos que a esa altura de los acontecimientos nuestra acción no modificaría el curso de la guerra, pero sí era necesaria para permitir seguir resistiendo un poco más, o al menos que los sitiados se sintieran respaldados por su Fuerza Aérea.

El objetivo se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía sentir temor de errar en nuestra navegación y batir propia tropa. Continuamos el vuelo e iniciamos el descenso. Rezamos (junto al navegador) un Padre Nuestro pidiendo para llegar, pegar y, si fuera posible volver.

Logré aquietar mis pensamientos y sentí, según creo, resignación, asumiendo sin tristeza mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar...

Volando a muy baja altura entrábamos intermitentemente en nubes y chubascos lo que disminuía a cero la visibilidad. Por radar llegamos al punto de viraje hacia el blanco.

Al hacer control de combustible comprobamos un exceso en el consumo por lo que decidí no cumplir con la velocidad indicada prevista, reduciendola, lo que disminuiria el consumo pero que aumen-

con lógica... pero ¿no decía, el autor, que una F.A. nunca se agota...? ¿Y esto qué es!...

"taba considerablemente la posibilidad de detección y derribo.

Colocado ya rumbo 130*, providencialmente se quebró la nubosidad y pude ver con bastante claridad dos embarcaciones que se encontraban al frente y a ambos lados de mi curso y que por su apariencia supuse que eran fragatas. Conociendo las aptitudes operativas de éstas, bajé hasta que el altímetro me indicaba sasi cero, teniendo como única referencia los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No comuniqué esto al navegador para no intranquilizarlo aunque no se lo pude ocultar por mucho tiempo, ya que hice algunas correcciones en dirección, para pasar equidistante de las fragatas y limitar su campo de tiro.

Tuve que apagar totalmente el tablero de instrumentos, para poder visualizar alguna referencia exterior que me permitiese volar tan bajo en esas condiciones, única defensa efectiva, aunque tan peligrosa como un misil.

Nos desplazabamos lentamente entre esas dos plataformas de tiro, manteniendonos en silencio total. Pese al intenso frío nos encontrábamos bañados en transpiración y tengo grabado el sonido, agitado de nuestra respiración en las máscaras (NA del oxigeno que llevan colocados los tripulantes y en donde se encuentra un micrófono)

Pasamos aproximadamente a 8 millas y equidistantes de los buques manteniendo la vista clavada en ellos por si veíamos lanzamientos de misiles, con la intención de esquivarlos.. o al menos intentarlos.

Tratando de no hacer ningún viraje innecesario, superamos las líneas de los obstáculos. Las posibilidades de ser abatidos iban disminuyendo.. Aún no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro dia se confirmó que eran dos fragatas con aptitud de combate, ubicadas en los radiales 010 y 350 (10) de Puerto Argentino.

Si bien las habíamos superado, tenía por seguro que me habían detectado y dado la alrma. El navegador me informó que estábamos a 5 millas del punto de lanzamiento de nuestros dos mil kilos de bombas. Me dejó atónito el hecho de notar que nos encontrabamos en medio del mar.! Ante ésto y luego de comprobar el equipo, Segat (el navegador) me dijo que presumía que estábamos trabajando mal y que era muy posible que hubieramos superado varias millas el punto de viraje hacia el blanco y que quizás nos estábamos introduciendo en el corazón de la flota enemiga; asimismo ésto justificaría el exceso de consumo de combustible.

Realmente el comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. Me invadió una sensación de tranquilidad

muy extraña que no me agradó por no poder comprenderla ni justificarla y seguidamente sentí un vivo deseo de destruir el objetivo. Fiel a esto le dije a mis sufrido navegador: -"Quedate tranquilo que hoy estoy inspirado, le vamos a pegar !" (NA Que no otra cosa que espíritu es esto !) a lo que respondío que confíaba en mí a pesar de las evidencias en contrario...

Seguí con baja velocidad, ya habíamos superado el combustible mínimo para regresar con seguridad, semi perdidos y rodeados de buques, sin ver los instrumentos por estar apagados y casi nada afuera... Lloviznaba... me concentré en el sector derecho de mi campo visual "desenchufando" los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.

Penetrando la noche me pareció ver un distante y ténue parpadeo de luz sobre el horizonte. Cabían dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era nuestra última opción de encontrar las Islas. Un minuto de vuelo y comprobé que era una fogata ! en un punto elevado... !era el Monte Kent ! Con aterrorizada pero intensa alegría exclamé: !!! Los tenemos !!!

Llamé por radio al radar de Malvinas y no obtuve respuesta; no insistí por medio a delatar mi posición. Comencé a divisar algunos contornos en la penumbra, cuando de pronto se encendieron una cantidad de luces adelante y a la izquierda. No lo podía creer pero era Puerto Argentino totalmente iluminado. Veníamos bastante bien y con esta referencia fundamental me ubiqué perfectamente y vi la zzona del blanco situada entre la pista y el Monte Kent.

Orienté la nariz de mi avión hacia el punto mencionado, levanté mi línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y para poder superar la linea de sierras que se encontraban inmediátamente después.

Hicimos los procedimientos de control para bombardeo, finalizando con la apertura del portabombas.

En ese momento recibí al radar Malvinas diciendo: "Para el avión que entra desde el norte informo: se aproximan dos bandidos (significa interceptor aéreo en la fraseología aeronautica) en este caso dos Harriers por el radial 090 con rumbo convergente al suyo !

Evidentemente venían del portaviones y fueron alertados por las fragatas !

Lanzamos las bombas, aparentemente en el lugar exacto; al soltarlas pegamos un salto y en breve lapso un estremecimiento intenso acompañado de iluminación y posteriormente enrojecimiento del cielo. Eran las 00;20 horas del 13 de Junio... habían explotado yá nuestras bombas.

"Llamó nuevamente el radar diciendo: "-los bandidos están próximos al Monte Kent, uno de ellos hace viraje hacia el sur" !

Esto significaba que nos acababamos de cruzar con los Harriers. Quizás los confundió la explosión de nuestras bombas, pero uno de ellos se lanzaba a nuestra caza ya que nosotros tambien llevábamos rumbo sur !

Apenas superé las crestas de los cerros piqué el avión colocando G negativas (gravedad cero) y grité "Jorge agarrá la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte eyectate ! .. No esperes mi orden... se nos vienen al humo !!

Dí potencia a pleno y estiré mi brazo derecho para eyectar los tanques de combustible de puntera de ala que producen gran resistencia aerodinámica y consumo adicional consecuente. Recordé entonces la recomendación de no eyectar tanques, por haber pocos de repuesto e incluso de volar con estos a una velocidad superior al límite fijado por el manual.

Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al Escuadron, permitiendo poner en tela de juicio la subordinación y espiritu de combate de nosotros... si no lo hacia y volaba a 450 nudos no llegaría al continente por falta de combustible... opté por mantener los tanques y reducir la velocidad a 380 nudos para ahorrar combustible (y tanques !)

Al reducir los aceleradores pensé "cuanta ventaja le estoy dando a este inglés !"

Mi vista saltaba de la superficie difusa del agua hacia la negrura de la cola de mi avión tratando de detectar cuando lanzara el misil (sidewinder) para tratar de esquivarlo.

El navegador, en la soledad metálica de su habitáculo, hacía afiebrados calculos de combustible y muy acertadamente me dijo: "Viremos un poco a la izquierda para no chocar contra alguna islita de estas que abundan cerca de la costa -" El combustible no nos alcanzaba para hacer un rodeo y teníamos dos opciones: cortar camino pasando por el Estrecho de San Carlos o ascender antes de lo previsto, con la posibilidad de ser detectados por el perseguidor, si aún no lo hubiéramos sido.

Opté por lo segundo ya que San Carlos estaba terriblemente protegido y con posibilidad elevada de existencia de fragatas.

El 1er Ten Segat iba contando, según mi pedido, las millas recorridas desde el blanco y ambos especulábamos sobre la distancia que se aventurarian a seguirnos los interceptores. Llegamos así a las 30 millas del blanco e iniciamos el ascenso cambiando progresivamente nuestro rumbo, hacia donde nos imaginábamos que estaba el continente,

"mientras decía :"- Bueno viejo, que Dios nos ayude !- " cuando de pronto se me iluminó toda la cabina con un notable chasquido. Sentí un escalofrío y creí que era el fin... Inmediatamente reconocí por haberlos visto antes que se trataba de los "Fuegos de San Telmo", descargas electricas producidas por la electricidad estática del avión cuando se dan condiciones atmosféricas especiales, y que iluminan desde el exterior al avión, como si este fuera parte de un arco voltaico, dando una sensación de fantasmal irrealidad.

De todas formas ya la adrenalina corría a chorros por las venas y me percaté que estaba temblando de piés a cabeza y mi saliva era solo bilis. Al comentarle a Jorge, rió y me dijo que yo recién me daba cuenta porque iba agarrado a los fierros (los comandos del avión) pero que él lo venía sufriendo conscientemente desde hacía rato.

Realmente qué tarea tan meritoria la de nuestros navegadores ; encerrados, separados del mundo navegan, bombardean y asesoran al piloto, anticipandose muchas veces a sus errores, vaya a saber mediante qué mágico artificio.

Los minutos corrían lentamente y tambien la transpiración bajo los trajes impermeables...- !Aún no nos derribaban !!

Llegamos a 80 millas... era increíble... Mientras me relajaba un poco anuncié : "- creo que podemos darnos por vivos !!!" A lo que comentó el navegador: "-es cierto pero mi equipo de navegación no me indica radial radial hace tiempo ! " Estamos medio perdidos, así que no cantemos victoria todavia.."-

Relata luego su viaje de regreso a Rio Gallegos, el informe que la Base tiene del exito del bombardeo en Malvinas... y concluye:

" Qué alegría, que legítimo orgullo haber podido cumplir con el deber, haber podido mantener el prestigio otorgado por nuestros muertos a la querida Fuerza Aérea Argentina, haber luchado con un rosario en el cuello, matar o morir sin odio ni resentimientos... retribuír un poquito de ese todo que nos dio la Patria... honrado por haber combatido en Canberra... por mi tripulación, por todos los aviadores de combate, de transporte, de reconocimiento, fotográficos, de rescate y nuestros valerosísimos pilotos civiles... todos unidos trás el sagrado objetivo común... e impulsados por el latido de la misma sangre !!!"

Quedan todavía dudas de lo que le restaba, para siempre, a la Fuerza Aérea ? o mejor dicho, a la Nación Argentina?

Lo que manifiestan estos jóvenes nos da temor comentarlo... o siquiera tratar de explicarlo... nos parece tan pristino, tan sublime, y más aún si unimos a sus conceptos, la demostración páctica con que los avalan-

185

ello nos mueve a silenciar nuestra reflexión... no vaya a ser que enturbiemos su maravilloso mensaje !

Solo rogamos humildemente al lector -y más aún si se trata de un joven argentino- que reléa este relato, escrito apenas finalizadas las operaciones, y medite en conceptos tales como estos:

- "Sabíamos que a esa altura de los acontecimientos nuestra acción no modificaria el curso de la guerra."
- "..y sentí, según creo, resignación, asumiendo sin tristeza mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar..."
- "Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al Escuadrón..."
- "Cuanta ventaja le estoy dando a este inglés !!..."
- "Realmente qué tarea tan meritoria la de nuestros navegadores..."
- "Que alegría, qué legítimo orgullo... ~~xxtodaxsuxpurezaxfixfinal~~.-
  + de cumplir con el deber..."
  + el prestigio de la Fuerza Aerea Argentina (otorgado por nuestros muertos) ..."
  + haber luchado con un rosario en el cuello..."
  + matar o morir sin odios ni resentimientos..."
  + retribuir un poquito de ese todo que nos dió la Patria..."
  + honrado por haber combatido en Canberra..."

Este Capitan... y muchos más, podemos dar fé... eran los HOMBRES NUEVOS que, humildemente, sin sospechar el asombro que producirían al mundo, sacaba a relucir en aquellos dias la Fuerza Aérea Argentina...

Un Herculés.

Pero en esta noche santa - 12 de Junio - otros aviadores, con todos sus sentidos al maximo... y empujados por el mismo espíritu ~~de la FAA~~, escribían, con ~~sencillez~~ naturalidad, talvez sin darse cuenta del ejemplo humano que daban ... estas otras experiencias; para la historia patria:

Dice el Informe Histórico Oficial de la FAA:

"En horas de la tarde, el TC 66 - indicativo LANZA- logró efectivizar un cruce. Despegó de Rio Gallegos a las 16:30; arribó a Malvinas a las 19:10; Despegó de Malvinas a las 19:50 arribando finalmente en BAM Rio Gallegos a las 22:10. En el diario de guerra del Escuadron VYCA -(organismo del cual dependía el radar de Pto Argentino) se lée ese dia: "20:10 (error debió anotar 19:50) sale el LANZA perseguido por un Harrier, se le dá radial de salida por el Sur. El LANZA se pierde en el radial 120°, a (10) 30 millas nauticas con el bandido (significa interceptor enemigo) en radial 085 y rumbo 270°. Aparentemente el interceptor no lo tiene en su radar ! (12)

En ese Hercules, al regreso, entre los heridos, que constituían la mayor parte del pasaje, viajaban -además de médisos y enfermeras- dos aviadores "errantes", según lo hemos explicado en la pagina , eran trasladados de regreso al continente. Uno de ellos - el 1er Ten MICHELOUD, escribió en el informe que redactó unos dias después:

"Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el Cap. BENITEZ y yo.

Nuestro deséo era quedarnos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces a esta altura del partido. Esa noche, trás gran revuelo de personal y ambulancias aterrizó magistralmente en la oscuridad y sin más faros que el de rodaje, sin otras balizas que las reflectantes (~~daxxlaxxenlaxcarreteraxsexlasxllamaxx~~ como los ojos de gato) el C-130.

Para nuestro nerviosismo se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de 40 minutos desde su arribo al despegue (NA normalmente la descarga no insumía más de 15 minutos en Malvinas)

En vuelo, sumidos en una oscuridad total y ayudando a los heridos, presentíamos el razante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Después comenzaron las maniobras con G (bruscas). Luego nos enteraríamos que eramos perseguidos por un harrier.

Interminable fué la travesía hasta llegar a Rio Gallegos, donde, al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, después de haber estado en el infierno... pero, increíblemente nos ocurrió que nos sentíamos mal... y no nos hubiéramos negado, ni por un instante, en regesar de inmediato2.-"

El dia 13 de Junio

Se combatía intensamente en Tumbledown. (12)

"A partir de las 20 (del dia 12) el fuego naval, de la artillería de campaña y de los morteros pesados ingleses sobre las posiciones del RI 7, superó en intensidad y precisión a todos los anteriores. A las 03:00 del dia 13, la situación en el sector de la Compañia C era muy confusa; gran parte de su posición había sido neutralizada se habían producido numerosas bajas y extravíos y parte de su personal estaba disperso."

El enemigo aeronaval seguía empleando la nueva bomba Paveway (laser guiada) en las laderas de Monte Longdon -ahora ~~dirx~~ iluminados por un Oficial de control adelantado, en el terreno- y tambien en Moody Brook, con gran precisión.

La Fuerza Aérea Sur lanzaba sus últimas salidas de ataque diurnas y nocturnas en lo que ~~ser~~ constituiría ~~en~~ su último dia de gloria:

Sistema SKYHAWK Siete A 4B despegaron a las 10:30 desde su nueva Base en San Julian, para cumplir la última presentación de este sistema en la guerra. Eran Los NENE y los CHISPA, que -reabastecieron del PIEDRA- practicamente arribaron juntos a la ladera del Monte Kent y atacaron de esta manera, según nos lo cuentan los mismos británicos(13):

"Los siete cruzaron las Islas, a baja altitud hasta la altura de Puerto Stanley, luego invirtieron el rumbo y atacaron las posiciones en Monte Kent, volando de este a Oeste. "Una vez que crusamos las últimas sierras divisamos vehiculos y Puestos de Comando; estaban camouflados; los pudimos detectar porque el terreno era más palido que el color con el cual ellos estaban pintados. Había tambien algunos helicopteros en el terreno. Al frente de nuestra formación iban cuatro aviones, justo detrás los restantes trés. Apuntamos nuestras bombas a los puestos y a los helicopteros. Al principio nos pareció que el ataque era una sorpresa, pero luego el fuego antiaéreo nos tiró con todo" Moroni recordaba.

El Ataque en verdad había sido una sorpresa... y habían encontrado el tesoro mejor escondido de los británicos ! ; LOS PUESTOS DE COMANDO de la 3a. Brigada, en la ladera oeste del Monte Kent, completa : con el General Moore, su estado mayor y sus comandantes de unidades reunidos para una exposición sobre las operaciones que se desarrollarían esa noche! Alguien que presenció este ataque fué el periodista Robert Fox, quién despúes escribió en su libro Eyewitness Falklands (Methuen 1982): "Alguien gritó - Cuerpo a tierra que ahí vienen !! - Charlie y yo nos tiramos atrás de unas rocas, que nos daban algo de cobertura. Vi claramente las marcas que tenian, en su panza, los dos Skyhawks verde oliva. Parecían bambolearse al costado del valle...Abrieron su fuego de cañones y se veían las llamitas que lanzaban sus bocas, y entonces dos pequeñas bombas comenzaron a planear con sus blancos paracaídas que las frenaban desde sus colas. Turba y fuego erupcionaron desde la ladera a unos 40 mts debajo nuestro mientras los aviones se deslizaban por el Valle hacia la planicie de Estancia House.

El Capitan John Greenhalgh, un piloto de helicoptero del Escuadrón 656, tambien presenció el ataque:" Los siete skyhawks se vinieron desde la loma norte del Monte Kent; sabían adonde iban... se fueron directo a los Puestos de comando. Les pasaron por encima y desprendieron sus bombas retardadas por paracaídas... pero le erraron, las lanzaron demasiado tarde."

Para no delatar la posición de los puestos de comando, los helicopteros habían sido estacionados a campo abierto, a unos 450

metros del vivac y estos sirvieron como señuelo porque atrajeron algunas bombas. Un Gazelle y un Scout sufrieron daños, pero el terreno de turba esponjosa absorbió la fuerza de las explosiones y no hubo bajas humanas". 16

Asi conocen los británicos a nuestras aviadores.. Allá, en Inglaterra, EE.UU., Canadá a estos libros los devora la juventud británica.. son honestos y reconocen la verdad!

El autor Leo Marriott, dice en "Modern Combat Ships 3" (14):

"La verdad es que nadie había anticipado la increíble habilidad y valentía que demostraron los pilotos argentinos, ni se había contado con la ferocidad tremenda de los ataques aéreos"

Solo es necesario que los argentinos, como en tantas hazañas de nuestra verdadera historia, las tomemos en cuenta y las incorporemos a nuestro patrimonio cultural.

Pero esta ultima misión de los inolvidables halcones, todavía tiene otras vivencias para atesorar.

Instalémonos ahora en la cabina del Skyhawk C-222 (matricula del avión que piloteaba el Cap. Varela) Jefe de la escuadrilla CHISPA que venía al frente en este ataque. Si tuvieramos tiempo para observarlo en estos momentos encontraríamos talvez su cara inexpresiva, sus musculos tensos, sus ojos muy abiertos.. bajo su máscara de oxígeno su boca está abierta... exhala agitadamente su respiración... y a veces sus manos y brazos hacen movimientos casi imperceptibles emite gritos... sí! gritos muy fuertes, involuntarios que dejan escapar su enorme tensión síquica que, sin notarla mayormente, soporta su organismo y su sistema nervioso... es todo emoción ... está viviendo un año en un instante... no siente temor ni intranquilidad.. una especie de gozo indescriptible... está en éxtasis... su subconciente se comunica con su alma y allí, subsoncientemente ES MAS!! aún cuando fuera un piloto -agnóstico- en estas circunstancias descubre al Ser Supremo - y se siente cómodo ante El, como si lo hubiera hecho toda su vida

Pero el extasis no adormile sus sentidos y reacciones (elaborar)

Van juntos, sin odios ni rencores, viviendo el éxtasis de los dioses!

"Sentí una fuerte explosión (15) y vi un resplandor junto a mi avión, mientras simultáneamente escuchaba al Teniente ROCA que me gritaba que me eyectara pués me habían alcanzado.

Cambié mi viraje de izquierda a derecha, sintiendo como mi avión se sacudía notablemente.

El Ten MAYOR (su otro numeral) dijo: " Señor, acaba de explotar un misil entre su avión y el mio !! "

Al frente se cruzó otro helicoptero Sea King, al que intenté tirarle, pero en ese momento observé que la temperatura maxima del motor del avion estaba muy por encima del límite maximo, mientras

producía ruidos anormales por lo que reduje la potencia para mantenerla controlada y eyecté mis cargas externas.

El resto de la escuadrilla, al ver que se iban mis tanques y bomberas (soportes de bombas adosados debajo de las alas) eyectaron tambien las suyas, debido a mi error de no notificar la causa, pero dentro de todo no vino tan mal, ya que debíamos hacer mucho razante para evitar las patrullas enemigas.

Ordené silencio de radio y que cada uno realizara su escape por donde creyera más conveniente, para dividir el esfuerzo de los interceptores.

Yo decidí cruzar las islas por el medio hacia el oeste, pasando muy cerca de Bahia San Carlos pués pensaba que si me tenía que eyectar estaría sobre tierra.

El Alferez DELLEPPIANE (su numeral más joven) salió al aire diciendome: "Me quedan solo 1500 libras (alrededor de 800 litros) de combustible, pués me agujerearon el tanque !!..

Le dije que se tranquilizara y siguiera ra zante hasta tener 1300 libras. Si aún no había pasado el Estrecho de San Carlos que buscara un lugar en la Isla y se eyectara. Poco tiempo después lo volví a escuchar pidiendo ayuda, por lo que le repetí que se tranquilizara, que iba a llegar... que no se preocupara.

Lo que no sabía era si iba a llegar yó con mi emergencia."

Pero felizmente el Capitan VARELA -digno homonimo de Felipe- logró llegar al continente y aterrizar... al pretender detenerlo, su turbina lo hizo sola. Se quedó trabada; los alabes estaban derretidos y gastados (los alabes son como las paletas de un ventilador) reducidos a menos de la mitad de su longitud. Pero desandemos unos minutos esta historia y traslademonos a la cabina del halcon más joven -en ese entonces- de la FAA, el skyhawk del Alf DELLEPIANE. Observaremos cómo, después del extasis del ataque vuelven a la conciencia del piloto, preocupaciones y temores que lo traen nuevamente al mundo terrenal... es el momento, el único, en que verdaderamente sufre... se inquieta, sus nervios se tensan al maximo y talvez sea el único periodo de su misión en que siente temor... posiblemente en muchos no a perder la vida... sino más bien a no conseguir "redondear" su misión con un feliz aterrizaje ! Brotan en él, los habitos humanos.- Cuenta DELLEPPIANE, después del ataque (16)

"Reduje la velocidad, me parecía que estaba parado en el aire, que no avanzaba nada. Antes me sentía protegido por la velocidad. Seguí hasta 1400 libras y comencé a tomar altura pués pensé que ya estaría al oeste de las islas, comunicandoselo a mi Jefe de escuadrilla.

" Lexpdxí pedí al radar de Puerto Argentino que me mantuviese al tanto de las PAC enemigas. Me las refirió muy técnicamente por lo que pedí : -"Por favor con relación a puntos notables de la Isla y con distancia, porque no estoy en condiciones de pensar ! "

Las PAC estaban lejos; me fuí decididamente hacia arriba, sobre las nubes brillaba un sol esplendoroso. Busqué probables enemigos por todo el cielo y pronto descubrí que estaba al norte de la entrada al Estrecho de San Carlos. Cuando tenía unos 6000 metros de altura le volví a preguntar al radar si tenía PAC y me contestó que no, por lo que me olvidé de los Harriers y comencé a precouparme por el combustible.

Los pilotos que estaban en vuelo escuchaban mi situación y xxx xxxxxxxxxx algunos preguntaban demostrando intenciones de hacerme una sugerencia. El Jefe de escuadrilla dijo: ! Dejenló al PIANO (apodo, disminutivo de su apellido con se lo conoce en la FAA) que decida solo si se eyecta en la isla o intenta llegar a la "Chancha" (entiendase Hercules KC 130).

Continué mi ascenso; estaba muy preocupado pués mi indicador de combustible caía rápidamente y yo todavía estaba en las Islas. Al ver la tierra yo pensaba -¿me eyecto en las islas o me juego el cruce? - Recordé que con el Capitan muchas veces habíamos comentado que, dentro de lo posible, había que volver y decidí seguir adelante cuando mi liquidómetro indicaba 900 libras. Para tener una idea aproximada de lo poco que era, un A 4B consume 500 libras desde que se pone en marcha hasta que despega en un vuelo normal...

Mientras iba ascendiendo comencé a llamar a la "chancha", que tenía ese dia el indicativo Piedra (el PIEDRA 1) y le pedí que me vinieran a buscar, pués me estaba quedando sin combustible. Para mi tranquilidad me contestaron -"No te hagas problemas pibe que ya mismo ponemos rumbo hacia las islas y vamos a buscarte ! ".

¿Qué distancia nos separa? yo preguntaba a cada momento. Ellos mentían piadosamente y yo calculaba mis probabilidades de llegar.

En los momentos de silencio pensaba "! Sonaste, esta no la contás, te vas a morir de frío en el medio de la inmensidad del mar ! " Rezaba con fervor inmenso. Los otros pilotos seguían con su -" !Vamos Piano, fé que ya estás !!

- ! Tengo solo 300 libras !
- ! Tenés de sobra, quedate tranquilo !!
- ! Solo alcanzan para diez minutos de vuelo !!
- ! Te sobra con eso, si ya estamos llegando !

En ese momento el Capitan Varela me dijo: -"No se haga problemas

"Piano" que me parece que vamos a ser dos, pués tengo sobretemperatura en la turbina y estan bajando las revoluciones" . Le contesté con una broma.

¡Me quedaban 200 libras !... Comencé a esperar que el motor se parase en cualquier momento mientras pedía "-Coco no me abandones ! (Coco era el sobrenombre del Vicecomodoro piloto de la Chancha y viejo cazador que ahora oficiaba de reabastecedor).

Del Hercules me preguntaron "Piano.. hasta donde llega si se planta?"

- ¡Solo al medio del mar !"
- ¡Cuanto combustible le queda?"
- ¡. 200 libras !
- ¡Ah... le sobra para llegar con eso !..."
- ¡! Dije 200..no 2000 !

Me quedaban 100 libras; ya no llegaba a ningún lado. Mi indicador de combustible marcaba casi cero.

- ¡!¡ Me parece que te tenemos; poné viraje por derecha,... nos tenés que ver !!!

Los ví allí abajo y a la derecha. Mi indicador estaba en cero Pensé que no llegaba. Reduje todo motor y me lanzé en picada mientras les pedía que, haciendo viraje, se acomodaran para mi comodidad.

Adelante estaba la canasta.

Les dije -"me juego, doy potencia a pleno para alcanzarlos !"

- " ¡Bien pibe, esos son hombres ! "

Me acercaba a mucha velocidad por lo que les pedí que picaran. Inmediatamente escuché en mis auriculares -" ¡picando para un looping !

Llegaba, estaba allí, era mía... saqué freno de vuelo y un segundo después, mi lanza se incrustaba en la canasta. En esos momentos escuché por la radio nuestro viejo grito de guerra... ¡Y.. no hay quien pueda !!! (17)

Por las ventanillas del KC 130 veía a los mecánicos que gritaban y se abrazaban. Mi liquidómetro comenzó a subir... Había nacido de nuevo..." (Gracias Capitan Carballo por haber recogido estos eternos testimonios !.. se lo dice con mucho cariño y respeto, un viejo halcón)

~~XxxxxxxxdaxxxxxMxX~~

El Alferez Dellepiane dice (y seguramente lo sentía en ese momento) que "habia nacido de nuevo" y sin embargo la realidad era que se encontraba sobrevolando el medio del helado Atlántico Sur a 6/7000 metros de altura, con sus tanques de combustible pinchados que perdían combustible en una menor proporción (al menos) a la que recibían. ~~Pero~~ por lo que las ~~realidad~~ circunstancias no eran para cantar victoria. Y sin embargo

(elatorias: el invento del reabastecedor)

lo que él manifiesta es la autentica sensación que experimenta un piloto de combate toda vez que logra vencer algún obstáculo en vuelo. Lo disfruta por el placer de haberlo vencido !..

Y efectivamente, esta vez tuvo suerte, (sin duda que la merecía) y llegó... siempre asido a su inolvidable "chancha" - la cual sera por siempre, para él, más de lo que la loba lo fué para Romulo y Remo) a su añorada ~~ansiada~~ Base de San Julián. Cuando estacionó su avión en el sitio que le indicaron... el pobre manaba combustible por sus tanques perforados... lo que obligó a la acción preventiva del autobomba.

El sistema de reaprovisionamiento en vuelo había demostrado otras de sus maravillas. Cuando se lo concibió, y se lo comenzó a usar intensamente , en la aviación militar, por la decada del 50, talvez no se intuyó el gran invento que era. Su uso, en las Fuerzas aéreas militares del mundo, aparte de proveer este tipo de seguridad o supervivencia que nos ha narrado el pequeño halcon, ha permitido a la aviación de combate prolongar infinitamente su alcance -para traslado o ataque- y consolidado -en el ataque a los buques- las otras capacidades que tienen los aviones con base en tierra...

Talvez esta fué otra de las carencias profesionales que, con respecto a la Fuerza Aérea demostró el mando naval británico: no dar a la capacidad del reabastecimiento en vuelo, toda la inmensa importancia que tiene... y creer que porque aleje sus portaviones estos permanecieran inmunes... El 30 de mayo -como hemos visto- nuestra aviación naval -operando desde bases terrestres- les dió una tremenda lección... sus aviones super Etendard se había reabastecido en vuelo -cosa que ellos hasta ese momento desconocian o no lo habían siquiera considerado ~~esta capaci~~dad- y habian golpeado al portaviones junto a 4 aviones A 4C en una zona que ellos consideraban santuario.

Es otra de las lecciones que, para ambos contrincantes- deja claramente la guerra de Malvinas.-

<u>Daggers en la tarde</u>. Mientras los skyhawks escribían estas bellas historias, dos escuadrillas de Mirage V (dagger) cruzaban como flechas a Malvinas para atacar la zona de Monte Longdon (artillería terrestre británica)... pero el enemigo aéreo tampoco había bajado la guardia... los daggers se toparon con una PAC británica (probablemente integrada por el Lt Cdr THOMAS (XZ 455) y el Lt HARGREAVES (ZA 177) y debieron escapar.

La otra escuadrilla (GAUCHO) que había quedado reducida a dos aviones voló sobre nubes hasta 100 millas antes de Malvinas; comenzó el descenso y cuando, luego de atravesarlas, se acercaron a la superficie del mar, descubrieron -50 millas al Sur del Estrecho de San Carlos- a un elegante helicoptero Sea Linx (XZ 233) y se dispusieron a atacarlo. En realidad, personificaban a la perfección a dos grandulones patoteros

que quieren pegarle a un jovencito !.. (18)

"La Fragata "CARDIFF" relevó a la "EXETER" como CIC (centro de Control aereo) en el Estrecho de San Carlos, el 13 de Junio, un dia que iba a ser memorable para su helicoptero: Mientras retornaba de una búsqueda de superficie, cerca de 50 millas nauticas, hacia el sur del Estrecho, armado con un misil Sea Skua (antibuque) la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fué pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que todo estaba normal. Sin embargo un vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (del Grupo 6)entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida -sin éxito, desde atrás del helicoptero. El piloto de XZ 233 (Lt.C. H. CLAYTON) inmediatamente viró a babor y picó hasta nivel del mar, mientras el segundo dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente..."

El piloto británico sabía muy bien las técnicas de defensa para estos casos (las cuales le dan grandes ventajas al helicoptero) y las aplicó a la perfección.

Nuestros "cazadores", los mismos ases que el 1º de Mayo habían logrado el mayor exito de la jornada al averiar seriamente a un Destructor británico (pag)aquí, el elefante ante el raton- le hicieron dos pasadas al helicoptero... ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ tirando con sus cañones de ~~abordo~~ 30 mm... ¡y no le pudieron pegar ! . .

Y se retiraron rumbo al continente... talvez un poco avergonzados.... pero con la conciencia tranquila.. ! Sí que habrá sido un dia memorable para el Lt CLAYTON y su copiloto, el Lt P.K. HULLET !

Posteriormente, a las 15:15 decolaron los ZEUS, desde Rio Gallegos... Era la última escuadrilla (reducida) de los cazabombarderos dagger en estar presente en la Batalla aérea de nuestras Islas Malvinas. Iban acompañados por dos cazas interceptores -los Mirage III- (TRITON). Llevaban el mismo objetivo que los anteriores: Piezas de artillería en Port HARRIET.

La meteorología en el archipielago desmejoraba progresivamente, en la zona del objetivo; había stratus cúmulos y cúmulos con algunos claros pero esto no permitía un buen descenso con rumbo al objetivo en forma visual, que permitiera detectar y apuntar correctamente a este tipo de blanco puntual y bien enmascarado. Pero lo peor fué que el radar Malvinas les informó que -en su mismo nivel de vuelo- se les acercaba una PAC. Los VULCANO entonces eyectaron sus cargas externas y as-

cendieron hasta 35.000 pies, donde orbitaban los Mirage III.

Si los dos harriers tomaban altura se iban a encontrar con una patota (6 Mirage)... pero, por supuesto los FRS 1, informados por sus controladores de la situación, solo se mantuvieron abajo, por si alguno quisiera descender... y con ello lograban su objetivo defensivo.. la Artilleria de Port Harriet -talvez sin que sus servidores lo comprendan- había sido defendida eficazmente por su aviación.-

Debemos destacar que cuando esta salida (ZEUS)se estaba preparando en la Base de Rio Gallegos, se produjo un acto heroico por parte del Suboficial Auxiliar (13124 - Armero de la FAA) P.P.MIRANDA, quien encontrandose manipulando las bombas de 250 Kgs, ya instaladas en los aviones -a efectos de modificarles su tiempo de retardo, dado que se había ~~modificado~~ cambiado, a último momento la altura de ataque- rozó, con la manga de su campera, una espoleta, la cual se activó e inició su proceso de ignición. Si no era desenroscada de inmediato y arrojada lejos, la espoleta haría explotar esa bomba... y con ellas los cuatro aviones y sus bombas afectando tambien al personal -incluído los pilotos- que se encontraban en las inmediaciones... El suboficial MIRANDA, dió la alarma e inmediatamente -con su serenidad y destreza acostumbrada- logró retirar la espoleta y arrojarla, justo cuando casi se iniciaba la deflagración... había nacido de nuevo, ahora en la FAA, el místico Sargento Facundo (?) CABRAL. Arquetipo de los suboficiales argentinos !

Por este -y otros dos actos similares- este glorioso suboficial aeronautico - quien hoy cumple humildemente sus tareas en nuestras bases aéreas -aunque forma condores con su sola presencia- fué propuesto para recibir la maxima condecoración de "La Nación Argentina al heroico valor en combate".-

Al anochecer

A las 15:30 horas despegó desde Comodoro Rivadavía un imponente C-130 (PATO), llevando en su bodega , un cañon de 155 mm, proyectiles, suero, etc. con destino a la Base Aerea Militar MALVINAS. Era el mismo que, desde hacía dos dias intentaba cruzar y que, por distintas causas tácticas, no lo lograba. Siete tripulantes argentinos que realizaban el cruce más peligroso -quizas- pués ya la pista estaba a la vista de las tropas británicas y su artillería, en cualquier momento, la alcanzaría ~~la pista~~. Además el enemigo -ya muy molesto por estas afrentas que le hacia la Fuerza Aérea- estaba decidido a emplear todos los medios para terminar de una vez con estas demostraciones que en nada correspondían a su prestigio.

Mientras se aproximaban razante -peinando las olas- a Malvinas, transcurrió la tarde, el anochecer... y llegó la noche -lo que

les daba algo más de seguridad: el enemigo solo los podría detectar con medio electrónicos, excepto cuando estuvieran -expuestos a las vistas- aterrizados en la pista de Malvinas.

En el diario de guerra, de la 3a Bateria antiaérea (de la FAA) en el aeropuerto de Malvinas, relata con forzada pero admirable síntesis, estos intensos momentos:

"19:00 Un Hercules hace pasaje sin poder aterrizar.
19:10 Aterriza, bajamos otros cañon de 155 mm y munición.
19:30 Alarma roja, el Hercules está en tierra, corta todo (detiene los cuatro motores)se sienten los cañonazosy las bengalas desde la orilla.
20:00 Se vá el Hercules."

Mientras se encontraban en tierra, su Comandante de Aeronave, un joven Capitan de 35 (?) años.- era quien tomaba las grandes decisiones. Subordinado técnicamente y funcionalmente a él se encontraba su Navegador, un Comodoro de 50 años.Así son las reglas operativas de las tripulaciones de Transporte. El solo hacía valer su antiguedad para exigir su puesto en el combate... Tuvo la inmensa dicha de tripular -como navegador- el C-130 en la primera misión de esta Batalla (el 02 de Abril) y en esta, que sería la última del sistema... y sobrevivir... y ser ejemplo vivo hoy, en nuestra Patria, del modelo del Navegador de la FAA... del Oficial Superior de nuestras Fuerzas Armadas... es decir: del argentino con "orgullo nacional".-

Volvamos entonces, al Comandante del PATO:

Como dijimos, todo esto causaba gran irritación en el mando británico: (19)

"Las condiciones meteorológicas no impidieron el aterrizaje de un C-130 (Hercules) argentino en el aeropuerto de Stanley, esa noche, como en la mayoría de las noches anteriores.

Esto fué informado por dos observadores de la red de artillería, arguyendo que ellos pudieron ver las luces del campo de aterrizaje de Puerto Stanley y el aterrizaje del C-130. El Mayor Armitage, en el Puesto de Comando de la Brigada, trató de reglar el tiro sobre la pista de aterrizaje. Cuando le fué informado correctamente, que aún la batería más cercana al aeropuerto, esta-

ba fuera de alcance, Holroyd Smith gritó :"Digales que apunten los malditos cañones hacia arriba y lo intenten" - una orden de fuego que probablemente haría empalidecer de horror a los instructores de tiro de artillería de Larkhill !

La explosión fué un reflejo de la frustración sentida por la totalidad de la Brigada, de que el bloqueo aéreo no era efectivo. La batería disparó, pero, como se esperaba, no alcanzó a la aeronave.

Si los argentinos no se hubieran rendido al dia siguiente las baterías habrían avanzado y los cañones del Regimiento 29 Real de Artilleria, habrían impuesto el bloqueo aéreo"

Esta apreciación del Brigadier (Infante de Marina) J.THOMPSON nos merecen tres importantes reflexiones:

(I)Que, efectivamente, nuestros aterrizajes en Malvinas, aparte de las ventajas, morales y materiales, que representaban para nuestros defensores, provocaban "frustración... en la totalidad de la Brigada" (de Cdo 3).

(II) Que reconoce aquí que el bloqueo aéreo que pretendía imponer Woodward "no era efectivo"

(III) Pero hay además, algo mucho más importante para nuestro profesionalismo y es que: En este caso, quien había logrado contener ese bloqueo aéreo, no era la aviación argentina, sino sus fuerzas terrestres, en general y su artillería en particular.

Thompson afirma correctamente que, si la batalla hubiera continuado solo un dia más, SU artillería (y no el arma aérea de la Task Force) hubiera impuesto el bloqueo aéreo.

Nosotros -los aviadores argentinos- completamos su pensamiento y decimos esto otro: Esta noche, quienes le impidieron -al Infante de Marina británico- concretar ese objetivo y por lo tanto posibilitaron el aterrizaje del PATO en la Base de Malvinas, fueron las Fuerzas Terrestres argentinas, defensoras de Puerto Argentino. La Fuerza Aérea solo"explotó" esta ventajosa situación, en esta noche especial.-

La medianoche...el último ataque de la Fuerza Aérea Sur.

Cuando el C-130 navegaba de vuelta, razante, cruzando el oscuro Atlantico Sur, despegaban desde el continente (Rio Gallegos) los últimos Canberra del conflicto (BACO) -oscuros y resueltos- en cuyos comandos iban dos tripulaciones que, los dias pasados, habían intentado llegar al objetivo y sus aviones no habían respondido. Este dia sus mecánicos habian trabajado incansablemente y los dos Mk 62, parecían un reloj... que no fallarían.

197

Cada uno portaba 5 bombas de 500 kgs cada una y su blanco era Port Hariet House. Llegaron a la Isla Soledad por el Sur, sobrevolaron Punta Aguda y desde allí apuntaron al Monte Kent. En contacto con el radar Malvinas y proximo al lanzamiento el numeral uno se desvió un poco al Este y el dos lo perdió de vista. Entonces éste siguió por su propia navegación al objetivo -ya a pocos segundos- y entró primero al blanco lanzando su poderosa carga.

Hasta ese instante no existía reacción antiaérea, pero inmediatamente a sus impactos el cielo se convirtió en un infierno. En esos instantes se disponía a lanzar sus bombas el numeral uno (que ahora venía detrás) y lo hizo, pero casi simultaneamente fué alcanzado por un misil Sea Dart de la HMS EXETER, que le voló un ala y su avión comenzó a caer en una especie de tirabuzón chato (como una hoja que cae). Su piloto ordenó la eyección del navegador... pero éste no respondia... insistió varias veces hasta que se encontraban a unos 6000 de altura y... se eyectó solo (seguramente el heroico navegador había sido afectado por la explosión del misil) cayendo en el mar, proximo a la costa, en las proximidades de Fitz Roy, donde infló su bote y fué arrastrado a la costa. Fué hecho prisionero por las fuerzas británicas que ya ocupaban ese terreno.

El BACO 2 evadió el intenso fuego antiaéreo y una Pac que se le acercaba mientras escapaba, lanzando chaff y bengalas en ascenso para 41.000 pies. Vió los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino... Sus bombas habian ~~caídas~~ dado -otra vez- muy próximas al puesto de Comando de MOORE (ahora acompañado por WILSON)...

Cuando el BACO dos navegaba de regreso a casa y nuestro meridiano marcaba las 00;00 indicando que entrábamos en el 14 de Junio, el PATO (C-130) sobrevolaba ya la ciudad de Comodoro Rivadavía. Sus tripulantes, si bien distentidos y con la sensación de seguridad que da descubrir la Base Aérea entre las luces y sombras de la noche... no podían paladear completamente la sensación de felicidad que experimenta un combatiente cuando tiene la convicción de haber cumplido la misión. Sus pensamientos habían quedado atrapados por la visión de aquellos hermanos que habían visto deambular por las adyacencias de la pista de Malvinas...

Unos 500 Kms más al sur, acercandose a las costas de Rio Gallegos y en pantalla de su radar, el BACO 2 descendía lentamente -cansadamente- tambien rumbo a casa...

La Fuerza Aérea Argentina comenzaba a recoger -los seguirían los heroicos defensores de Malvinas- que soportarían ahora la experiencia del prisionero- decíamos recoger en su seno a los Hombre Nuevos que

198

había mostrado, a la consideración de sus conciudadanos y a quienes venía engendrando desde muchos años atrás...

Ellos habían fulgurado brevemente dobre Malvinas porque allí Dios (y el gobierno británico) les habían dado la oportunidad...

Seguramente, desde una estrella, montado en su blanco caballo el General San Martin, volvía a decir:

"LOS SOLDADOS DE LA PATRIA NO CONOCEN EL LUJO, SINO, LA GLORIA" (20)

199

Capitulo XII - Los últimos ataque s de la FAA
(llamadas)

(1) Se recomienda ampliar esta ilustración, recurriendo al Libro Operaciones Terrestres en las Islas Malvinas -Cnel CERVO et al- Circulo Militar - Año 1985.

(2) "Una cara de la moneda" Editorial Hyspamerica -Bs.Aires -1983-pag 370

(3) Tambien referida en pag 223 -Cnel CERVO et al. ob cit.

(4) Relato del 1er Ten. J. MICHELOUD.

(5) R.A.BURDEN et al -Arms & Armour Press Ltd-London - FALKLANDS The Air War - pag 221

(6) Mayor R. PALAZZI Comandante del citado vuelo

(7) ~~Cnel CERVO et al pag 236/7~~ Al Respecto dice el Libro británico Falklands The air war - ob cit. pag 380 :"Peter Squire (XZ 992) ejecutó la última misión del dia, lanzando a las 15:23 (desde el portaviones) y armado con bombas de 500 kgs para atacar posiciones en el Monte Londgon. Trés misiles Blow Pipe le fueron lanzados a él y a su numeral (Mark Harris-XZ 133), los dos primeros resultaron cortos pero el tercero explotó a unos treinta metros arriba del GR 3 de S Harris... una enervante experiencia !

(8) R.A. BURDEN et al - ob cit pag 221.

(9)M.P.CARBALLO - Dios y los Halcones-Edit Siete dias -año 1983 -pag 178 Transcipta parcialmente.

(10) Radial. Dirección, dada en grados de una circunferencia cuyo cero apunta al norte, referida a un observador que, en este caso se encontrara en Pto.Argentino.

(12) Cnel CERVO et al -Ob cit. pag 232

(11) Efectivamente, uno de los defectos que poseía el radar "Blue Fox" del Sea Harrier, era que no cubría su emisión hacia la zona inferior del plano de vuelo. Por lo tanto un avión que volara por debajo de él, razante, no sería adquirido. Hoy ya han subsanado esta deficiencia.

(13) J.Ethell & A.Price - AIR WAR SOUTH ATLANTIC - S.&Jackson- LONDON pag 205/6

(14) Surrey - Ian Allan Ltd. pag 7.-

(15) M.P.CARBALLO -ob cit - fragmente de una narración. Pag 185.

(16) M.P.CARBALLO -ob cit - pag 189

(17) Se trata de una canción, con musica de zarzuela ~~española~~ con fingido acento español que siempren cantan los pilotos de caza, argentinos cuando estan muy "alegres" y dice;
"Y... no hay quien pueda... y no hay quien pueda.
Con la gente cazadora... Y no hay quien pueda...
A lo menos por ahora..! (No es el mejor ejemplo de agudeza inte-

lectual que pueda caracterizar a un ~~cazador~~ profesional argentino... pero nunca nadie más -después de està ~~momento~~ guerra- la olvidará... El "Pianito", al escucharla en estas fantásticas circunstancias, talvez no haya imaginado que su papá.. otro inolvidable aviador de caza.. había visto nacer eso que él llama "nuestro viejo grito de guerra"!

(18)R.A.BURDEN et al -Ob cit -pag 309

(19)J.THOMPSON -Leo Cooper y asociados -Londres 1985 pag 179. Citado por Cnel M.P.BALZA en "OPERACIONES TERRESTRES EN LAS ISLAS MALVINAS - Circulo Militar - Bs.As. 1985

(20)Proclama a los habitantes de Lima - Documentos del Archivo del General SAN MARTIN ? Tomo XI p.421.-

nes de vuelo) entendiendo que en ellas sintetizamos a todos los que solemnicieron.

Talvez esa sensibilidad del piloto -y en especial del piloto de combate- aflore un poco exageradamente en nuestra descripción y, sin quererlo, mostremos nuestra alma y corazón... Afirmamos que hemos tratado por muchos medios y repetidas correciones, de ocultarlo... pero no estamos seguros de haberlo logrado completamente.

Motor... y vamos !!

CAPITULO XIII - NUESTRAS CONCLUSIONES

"No nos ensobebezcamos con las glorias, y aprovechemos la ocasion de fijar la suerte del pais de un modo sólido y tranquilo!"
General D. Jose de San Martin
Obras Completas - B. Mitre 1940 Vol V pag 277

Por qué la guerra

El Reino Unido de la Gran Bretaña, que ocupaba nuestras Islas Malvinas desde 1833, sin mayores riesgos y a un bajo costó, se percató a partir de 1965 que la situación comenzaba a complicarsele debido a la intervención, en dicho diferendo, de las NACIONES UNIDAS, organización que, en su política de descolonización mundial, invitaba a los gobiernos britanico y argentino a que "encontraran una solución pacífica" al problema Falklands/Malvinas, teniendo en cuenta los "intereses" de los isleños.

Esta recomendación fué asumida -al comienzo- de buena fé por ambos gobiernos y se trabajó en el camino lógico: reconocer nuestra soberanía sobre dicho archipiélago, una vez que el gobierno británico se asegurara la satisfacción de requisitos (referidos a sus pobladores) por parte de nuestro país, emitiendose el 14 de Agosto de 1968, el Memorandum de entendimiento por parte del Gobierno británico que así lo reconocía.

Pero esta honesta intención, que seguía los carriles de la razón, movilizó en su contra intereses particulares británicos(entre ellos el lobby FIC - Almirantazgo, etc) y otros extranacionales (en especial la Marina estadounidense y el Secretario de Defensa C. WEINBERGER)- que trabaron el accionar del gobierno (Laborista) británico, el cual a poco cedió, comenzando entonces un proceso de dilaciones y acciones encubiertas que tal gobierno se vió forzado a ejecutar para satisfacer, por un lado esas presiones en su frente interno y por el otro para no dañar sus relaciones con la Republica Argentina, donde posée intereses culturales, económicos y políticos de gran ~~xxxxxx~~ importancia; donde habita una importante comunidad de ciudadanos y descendientes de su nación, donde la corona posée vastas propiedades en su territorio, donde existen emprendimientos industriales y tecnológicos vinculados a su propia nación y finalmente cuyo concurso oficial es imprescindible para el mantenimiento geopolítico y funcionamiento de dichas Islas, mares adyacentes y territorio antartico, de su interés.

Esta política británica que sigue entonces (dual, dilatoria y descomedida) ante una Argentina que había esperado casi 150 años, cumplimentando todas las exigencias legales internacionales, para arribar a una solución pacífica, produjo, en nuestro país, a fines de la decada del 70 una clara irritación gubernamental, la cual decidió variar la serena y paciente actitud política que se había mantenido hasta en-

tonces y se tradujo en actos, tambien descomedidos, tendientes a demostrar a Gran Bretaña que la paciencia se estaba acabando en Buenos Aires.

Estos actos argentinos produjeron -en la metrópoli imperial- alarmas automáticas en su eficiente aparato de Defensa Nacional y pusieron en marcha, tambien automaticamente (podríamos decir) planes militares ("de contingencia")que delineaban las posibles reacción británicas ante los agravios argentinos previsibles... Antes que el aparato político estatal argentino los concibiera !! Esta y otras razones incidieron para que nuestro país ni siquiera intuyera la reacción que habian provocado (en Londres) sus actos de descortesía manifestados en oportunidad -principalmente- del incidente naval ARA STORNI/HMS SHACKLETON o cuando la instalación científica argentina en la Isla de THULE (Sandwich del Sur).

Estos planes militares británicos fueron progresando normalmente y llegaron a completarse hasta detalles operativos y logísticos que confirmaban su factibilidad militar.

A comienzos de la decada del 80, razones puramente políticas motivaron que el gobierno de turno -ahora Conservador- considerara con mayor seriedad la probable ejecución de estos planes militares, siempre y cuando el accionar político lograra que Argentina apareciera nítidamente, ante la opinión mundial, como país agresor.

Esto -nuestra agresión- justificaría el condigno castigo por parte de Gran Bretaña (y el apoyo NATO correspondiente) y podría entonces recuperarse las Islas, fortificarlas consecuentemente y escapar sabiamente a la intervención de las Naciones Unidas, foro a la que la había llevado la paciente y honesta política diplomática argentina.

Y entonces la habilidad (e inescrupulosidad) política del gobierno conservador británico, produjo con maestría acciones estratégicas que llevarían, al país víctima, a tener que enfrentarse militarmente a una situación de hecho: La toma por la fuerza de sus amadas Islas.

Y el gobierno argentino de entonces (Proceso de Reorganización Nacional) cayó en la trampa... y fué a la guerra con las maximas desventajas:

+ anticipadamente a lo que había previsto recientemente. Cuando recién comenzaba a esbozar una alternativa militar y no tenía los planes suficientemente elaborados.
+ Ofuscada lo necesario para no advertir que no solo se enfrentaría con Gran Bretaña (a la que no le tenía mayor temor pués ya la había vencido en otras épocas y circunstancias) sino con toda la alianza con que venía acompañada, en todos los terrenos, por

204

toda la NATO (Europa y Estados Unidos !) poseedora de la totalidad militar y económica de Occidente.

+ Empobrecida y desorganizada materialmente lo suficiente para contar con el menor equipamiento militar relativo de toda su historia.
+ Conducida políticamente por un gobierno militar al cual su población soportaba desde hacía seis años, el cual estaba lo suficientemente desacreditado internacionalmente, que no poseía la menor legitimidad jurídica o constitucional y que por lo tanto las acciones que produjera (de acuerdo a la instigación que se le aplicara) permitirían demostrar -a la perfección- la imagen agresora que la Gran Bretaña deseaba acuñar y explotar en su acción sicológica total para justificar su "reparación".
+ Enemistada acervamente con su nación vecina vertebral (Chile) con la cual sus gobiernos (que no habían cambiado para entonces) casi llegan a la acción armada , en el año 1978, por el diferendo del Canal de Beagle. Lo cual garantizaba una tácita (aunque real en los hechos) alianza británica con dicha nación para las operaciones militares (llamemoslas "secundarias") que pudieran necesitarse.

Es necesario escribir todo un voluminoso libro para analizar -con objetividad- las responsabilidades oficiales argentinas por no haber evitado caer en esta trampa (1a). Pero eso no ha sido el objetivo de este libro ni tampoco nos consideramos con capacidad técnica ni vocación para hacerlo. Solo daremos -mas adelante- las principales enseñanzas que surgen de algunos aspectos del hecho en sí, para nuestro perfeccionamiento futuro. La experiencia en carne propia se asimila profundamente.

Pero tambien deseamos afirmar que, a pesar de los errores o carencias que estos conductores políticos de ese momento puedan haber cometido y que los llevó a la trampa estratégica británica sin siquiera sospechar, lo cual hemos demostrado en este libro; participamos en cambio de su noble intención al haber decidido lo que la gran mayoria de los argentinos deseaba hacer: defender el honor (el orgullo diría el General San Martina) nacional e intentar con honestidad, cumplir el sueño de todo argentino: Recuparar nuestras Islas Malvinas ! Este hecho -a nuestro criterio- los reconcilia con la historia, a pesar de errores y desaciertos anteriores .

La sorpresa nacional

Y es ahora, llegados a la inevitabilidad de la guerra, que deseamos analizar cual fué la sorpresa que dió Argentina a la Gran Bretaña, a sus aliados y al mundo, una vez que ésta la llevó a las operacio-

nes militares en inferioridad absoluta de condiciones. Esta sorpresa se refiere a la constatación, en aquellos dias, de la aparición repentina -una vez más- del ESPIRITU NACIONAL ARGENTINO.

Como lo sabemos los habitantes de este bendito país (y aquellos intrigados historiadores extranjeros que nos estudian) nuestro espíritu nacional surge -hasta ahora- esporádicamente en la historia argentina.

Es autentico y mayoritario pero -hasta hoy- no se lo ha obserdo que permanezca mucho tiempo en la conducta de los argentinos, sino que solo fulgura en oportunidades muy particulares, normalmente en circunstancias de grandes peligros o expectativas nacionales. Es algo así como el caracter de un joven que aún no expresa con permanencia su verdadera personalidad... pero que se intuye !

Cuando la República Argentina se vió forzada a invadir las Islas Malvinas, el 02 de Abril de 1982, el primer aspecto que sorprendió a la opinión pública mundial en general, y al mando bélico británico en particular, fué la reacción afirmativa de su población.. e incluso de la numerosa y extendida comunidad británica en nuestro país. Esta reacción fué de absoluta aprobación de la actitud asumida por el gobierno argentino de recuperar nuestras Islas Malvinas y, más aún, en la forma -incruenta aunque energica- en que se la ejecutó. Tal como lo manifestó el Contralmirante C.A. BUSSER, Comandante de la Fuerza de Desembarco argentina, cuando se acercaba a Malvinas, abordo del ARA Cabo San Antonio, en su histórica proclama:

> "Nuestra misión es la de desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Eso es lo que vamos a hacer !
> El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación.
> En esas Islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y por lo tanto deben ser tratados como lo son todos los que viven en la Argentina.
> Ustedes deberan respetar estrictamente la propiedad y la integridad de todas las personas. No entrarán a ninguna residencia privada si no es necesario por razones de combate. Respetaran a las mujeres, a los niños, a los ancianos y a los hombres."

Y luego de ordenar otros aspectos y agradecer al Grupo de Transporte, que los había ~~transportados~~ llevado hasta esas benditas playas, finalizaba:

> "Mañana ustedes seran los vencedores. Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la guerra y generosa en la victoria. QUE DIOS LOS PROTEJA !!"

Que no queden dudas de que estos conceptos eran totalmente compartidos por TODOS los argentinos, sin excepción, cuando a pocas horas de que el Almirante la lanzara en su historico buque, se enteraron del hecho...Lo manifestaron entonces en sus casas embanderadas, en las plazas, en las calles y campos de todo nuestro país.

Argentina auténtica había mostrado su DIGNIDAD, su orgullo nacional... había actuado MORALMENTE y no agresivamente como el enemigo la presentó. Lo había hebho en una operación militar conjunta de grán calidad profesional y -como es su estilo- demostrando su calidez humana, al planificarla y ejecutarla en forma INCRUENTA y finalmente con el honesto proposito de OBLIGAR A NEGOCIAR al Reino Unido. Que era a lo que éste se había negado a hacer en los últimos años, con el uso de engañifas reiteradas que burlaban la buena fé argentina.

Todo esto enorgullecía, en aquella época a los argentinos quienes entendían muy bien que esta actitud nacional estaba clara y honestamente destinada a FORZAR UNA NEGOCIACION, que la ONU había impuesto en 1965: 17 años antes !

Pero, como hemos demostrado (Cap I y II) el plan del gobierno conservador británico era otro y, cuando conoció y evaluó esta clara reacción del pueblo argentino no la tomó en consideración y prosiguió con impavidez en sus planes militares y de acción sicologica trazados...¿A esto se lo llama gobierno de hierro?... o de piedra ?!

El hecho es que llegamos a la guerra ! y en ella, en la medida que se asimilan los dolores y sacrificios, tambien se aprenden las grandes lecciones: Prerrogativas casi exclusivas de los beligerantes !

<u>La primera gran Lección</u>:

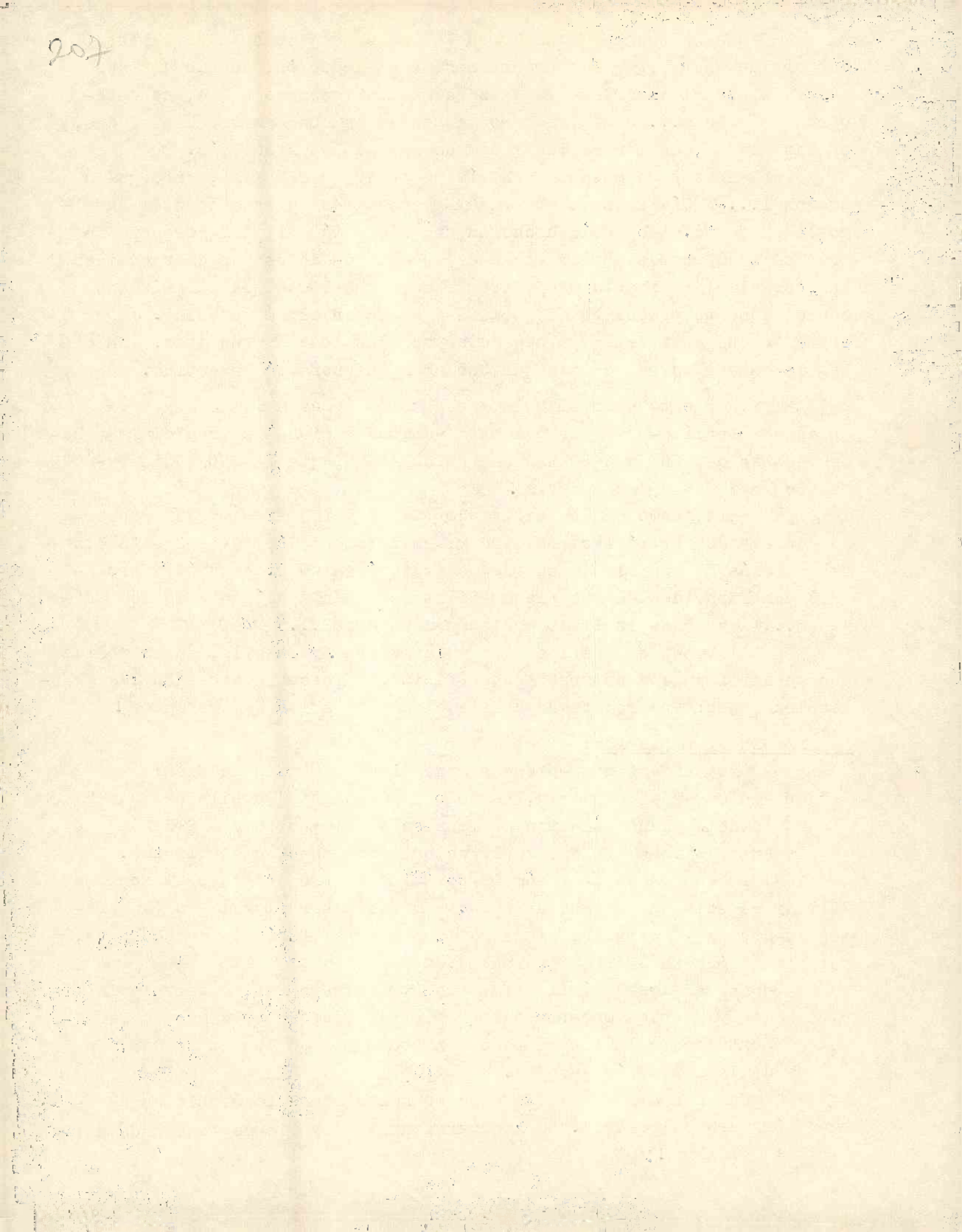
Los argentinos entonces aprendíamos la gran lección:

"Para defender a la Patria, no solo se necesita "Orgullo nacional" (eso lo demostramos)tambien es imprescindible un buen SISTEMA DE DEFENSA NACIONAL" (y eso NO lo demostramos en este conflicto).

La guerra es un fenómeno político dentro del cual el accionar militar es solo un pequeño aspecto. Para detectar el peligro (en primer lugar) y luego para analizar, planear y comandar el fenómeno consecuente, se debe poséer un SISTEMA que pueda:

- observar los disímiles factores constituyentes, interrelacionarlos y usarlos en provecho propio (a pesar de su signo) y finalmente controlarlos en todo momento a fin de que no se desvíen de la dirección deseada.

Un buen sistema de defensa no necesariamente significa "preparación para la guerra". En xxxxxxxxxxxx la mayoria de los casos sirve para EVITARLA !!


207

Y en el caso de la guerra de Malvinas, hubiera servido, de poseerlo Argentina, justamente para detectar con claridad la trampa tendida y por lo tantoEVITAR LA GUERRA inducida. Lo que se necesita no es un sistema de guerra, sino de defensa !

Gran Bretaña, en esta guerra nos demostró cómo su admirable sistema de Defensa Nacional:

- Detectó, en tiempo y espacio, el peligro a sus interes y objetivos nacionales.
- Proporcionó toda la estructura que necesitaban el poder político para planificar, en profundidad ~~sabiamente~~, su accionar estratégico a fin de lograr sus propios objetivos.
- Presentó, con la mayor anticipación, las opciones que podían emplearse y permitió que la maxima autoridad política adoptara sus resoluciones.
- Durante toda la evolución del conflicto -a partir de 1976- permitió el control, la supervisión y actualización de los planes trazados.
- cuando el poder militar fué lanzado a la acción, Proporcionó la coordinación de todos los otros factores (internos e internacionales) que integraban la situación (diplomáticos, económicos, de acción sicologica, propaganda, etc) y el comando y control centralizado de todos ellos.

En Gran Bretaña este sistema, ubicado infraestructuralmente en el Ministerio de Defensa (MoD)es dirigido por el Primer Ministro, desde el COMITE DE DEFENSA.

En la República Argentina no existía, ni existe hoy - a casi 10 años de la guerra de Malvinas !! Nada que ni siquiera se asemeje, aunque fuera primariamente a éste -que posée el país que nos venció ANTES de iniciar la guerra !!

Pero no vaya a pensarse que ésta es una responsabilidad MILITAR... No es así; la responsabilidad de diseñar, montar y operar un sistema de Defensa Nacional es una RESPONSABILIDAD POLITICA (del Poder político). Dicho poder tiene -desde poco después que finalizó esta guerra- varios proyectos (buenos y baratos) para decidirse a construirlo sin mayores esfuerzos financieros.

La Defensa nacional es una disciplina y responsabilidad del Poder político de nuestra NACION. No asumirla es traicionar a la Patria y poner en peligro la seguridad bien entendida de todos sus habitantes.

<u>La sorpresa militar... que sigue produciendo asombro</u>

Cuando la Task Force intentó recuperar, el 1* de Mayo, nuestras Islas Malvinas, se encontró con otra sorpresa, ahora de caracter militar.

La débil oposición encontrada para la recaptura de Georgias y toda la inteligencia que había alimentado la planificación militar británica (que aparentemente no evaluó la capacidad -moral- de la Fuerza Aérea Argentina) indujo al Comando de la Task Force, instalado en los campos golfísticos de Northwood, a concebir que la resistencia militar argentina en Malvinas, percatada -por su propia inteligencia- de la tremenda potencialidad disuasiva de esa flota, aceptaría una rendición honorable ese 1* de mayo de 1982 (2).

Por ello, luego de un contundente ataque aeronaval inicial - "un tirón de orejas" - se acercaron confiadamente a nuestras costas intentando helidesembarcar las primeras tropas especiales que dirigían THOMPSON & CLAPP, para controlar la rendición argentina (2).

Y allí y entonces tuvieron la primer sorpresa militar protagonizada, en esta oportunidad, por la Fuerza Aérea Argentina. O, como dijo el VAlte Woodward, dos años después: "Mejor dicho... jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron .."(pag).

Como hemos tratado de demostrar, aquellos "pilotos" (Oficiales Aviadores Militares)"hicieron lo que hicieron" porque los animaba un ESPIRITU, una moral.. una tradición sanmartiniana, que los movía, desde lo íntimo de su alma a actuar así, para defender el derecho de su Patria al respeto y a la buena reputación, a una manera de ser, a una cultura peculiar, al propio desarrollo... enfin al HONOR Y ORGULLO NACIONAL y esto -creemos- lo entendió el mundo y cada vez lo vé con mayor claridad en la medida que se extingue la acción sicologica enemiga.

Esa reacción aérea inicial argentina, NO PREVISTA por el enemigo (reacción que, por otra parte no fué mayormente elaborada por la conducción estratégica operacional argentina... sino más bien instintiva de la FAA) averió a su buque insignia (HMS HERMES) no seriamente en el orden material pero sí desde el punto de vista moral y además casi destruyó a un Destructor D-42 (o destruyó?) que cañoneaba Puerto Argentino en horas diurnas, cuya artilleria antiaérea conjunta derribó este dia 3/4 aviones Harriers...

Esa inesperada reacción aérea y antiaérea argentina los obligó a retroceder y reconsiderar sus planes (militares y políticos) para la recuperación en fuerza de nuestras Islas Malvinas. Y debieron transcurrir entonces 20 peligrosos (para la conducción política britanica) dias.

Esta sorpresa aerea y antiaerea militar inicial se repitió, como una constante, a lo largo de todo el conflicto y produjo, de parte de ARGENTINA, estos logros principales:

-HMS SHEFFIELD (4.100 Ton) - Hundido el 4 de Mayo por nuestra Aviación Naval (ARA) Sistema Super Etendard - Exocet AMM 39.

8

-HMS GLASGOW- averiado seriamente y dejado FUERA DE COMBATE el 12 de mayo por el Sistema A 4B -Bomba Mk 17 (FAA)
(4.100 Ton)

-HMS ARDENT - atacada el 21 (HUNDIDA el 22) de Mayo por los sistemas A 4B- M V/ bombas Mk 17 de FAA y A 4Q/bombas 250 kg Snakeye.(ARA). En el "Bomb Alley"
(3.250 Ton)

-HMS ANTELOPE- atacada el 23 (HUNDIDA el 24)de Mayo por el sistema A 4B bombas Mk 17 (FAA). En el Bomb Alley"
(3.250 Ton)

-HMS COVENTRY -atacada y HUNDIDA el 25 de Mayo por el Sistema A 4B/Mk 17 (FAA) al norte del "Bomb Alley".
(4.100 Ton)

-SS ATLANTIC CONVEYOR - atacado el 25 de Mayo (HUNDIDO el 28) por el Sistema Super Etendard/AMM39 - al Norte Isla Soledad.(ARA)
(14.950 Ton)

-HMS SIR GALAHAD - Atacado el 08 Junio (HUNDIDO posteriormente por los británicos como tumba de guerra) por el Sistema A 4B/BRP 250k (FAA)
(5.674 Ton)

-HMS ANTRIM -atacada el 21 de mayo (FUERA DE COMBATE) continuó operando como buque de enlace con Georgias, por el Sistema M V/MK17 y A 4B/Mk 17 en el Bomb Alley.- (FAA) Vendida posteriormente por G.B. a la Marina chilena
(6.200 Ton)

-HMS ARGONAUT - Atacada el 21 de mayo (FUERA DE COMBATE) y retirada del TOAS, por el Sistema A 4B/Mk 17 (FAA) Tambien atacada con cohetes, mismo día por un MB 329 (ARA)
(3.200 Ton)

-HMS SIR TRISTRAM -Atacado el 08 de Junio (FUERA DE COMBATE) sirvió de alojamiento de tropa, después del 14 de Junio y fué remolcado posteriormente a un Museo británico; por el Sistema A 4B/BRP 250 kg (FAA) En Bahía Agradable.
(5.674 Ton)

-HMS INVINCIBLE - Atacado el 30 de Mayo (AVERIADO) y reparado, por el Sistema SUE/AMM39(ARA)-A 4C/BRP 250 kg(FAA)

- F-4 (del HMS FEARLESS) Atacado el 08 Junio (HUNDIDO)por el Sistema A 4B/BRP 250 kg, en Bahia Agradable - (FAA)
(176 Ton)

-HMS BRILLIANT - Atácado el 12 May (A 4B/Mk 17) Al Sur Pto Argentino y el 21 de Mayo (MV/Mk 17) en el Bomb Alley. Ambos sistemas de la FAA - AVERIADO.

-HMS BROADSWORD - Atacado el 21 de Mayo (dos veces por el sistema MV/Mk 17) y el 25 Mayo (por el sistema A 4B/Mk 17) Ambos sistemas de la FAA. AVERIADO.

-HMS ARROW - Atacado el 1-Mayo (Sistema M V/BRP 250 kg) yel 24 Mayo (Sistema A 4C/BRP 250 kg) Ambos sistemas de la FAA. AVERIADO

-HMS ALACRITY - Atacado el 1-Mayo (Sistema MV/BRP 250)- AVERIADO - (FAA) a 15 millas de Pto Argentino.

-HMS PLYMOUTH - Atacado el 8 de Junio (Sistema M V/BRP 250 kg)en Bahia Agradable AVERIADO) (FAA)

~~-HMS--AVENGER---Atacado-el-21-de-Mayo~~

HMS SIR LANCELOT - Atacado el 24 de Mayo (Sistema A 4B/Mk 17) en Brazo de San Carlos (AVERIADO) (FAA)

HMS SIR BEDIVERE - Atacado el 24 de Mayo (Sistema MV/Mk 17) en Brazo

Fallan ... e ...

O sea, para sintetizar:

LA AVIACION ARGENTINA -con base en tierra- produjo los siguientes daños a la TASK FORCE en Mayo/Junio 1982:

7 (siete) BUQUES HUNDIDOS - Total 35.500 Ton.

4 (cuatro) BUQUES FUERA DE COMBATE - Total 19.174 Ton

9 (nueve) Buques AVERIADOS y reparados en el Teatro de Operaciones

Estas cifras nos merecen (COSTO) -públicamente- estas dos principales reflexiones:

(I) Si la Aviación Argentina hubiera poseído un armamento eficiente y apto para esta tarea (es decir, si al menos todas las bombas hubieran explotado) serían 20 (veinte) los buques HUNDIDOS.

(II) Estas pérdidas fueron producidas por la AVIACION CON BASE EN TIERRA. Es decir, la Fuerza Aérea y la Aviación Naval, (esta última a pesar de tener capacidad para operar desde Bases móviles flotantes operó desde tierra y este hecho seguramente sirve para muchas elucubraciones que hacen los pensadores militares en todo el mundo.

Finalmente deseamos agregar que esta SORPRESA MILITAR argentina tuvo otras fascetas no menos importantes en el desempeño de nuestras Fuerzas Terrestres en Malvinas (Ejercito y Armada Argentinos) que opusieron eficaz y heroica resistencia en San Carlos, Darwin y Puerto Argentino, las cuales retardaron el logro del objetivo británico en casi un mes. Dejando constancia de que no somos especialistas en esta materia militar, pero enorgullecidos de la actuación de nuestros compatriotas en tierra, deseamos recalcar que nuestras fuerzas terrestres:

- Le averiaron (FUERA DE COMBATE) un Crucero ligero, Clase County de 6.200 Ton -HMS GLAMORGAN, el 12 de Junio de 1982 con un misil MM38 Exocet, disparado desde Pto Argentino.
- Le derribaron (Artillería Antiaérea conjunta -de las tres FFAA) entre 14/15 aviones Harrier (3).

Las otras Lecciones Militares principales

El accionar militar conjunto. Nunca más se podrá, en Argentina, presentar batalla si nuestras Fuerzas Armadas no están integradas en su organización, equipamiento e instrucción. De lo contrario es falso decir que se tiene algo semejante a un poder militar nacional.

Hemos dicho en otros proyectos: (4)

" A pesar del culto por sus tradiciones, espiritu de cuerpo, etc. los ingleses tienen una sola escuela militar de oficiales para las trés fuerzas. Una fuente de reclutamiento e iniciación militar COMÚN, donde los cadetes, asi adiestrados durante 4 años, pasan a especializarse a los respectivos "Servicios" (o Fuerza en

nuestro caso). La especialización profesional la reciben, en los siguientes años, en las escuelas propias de cada Servicio; vuelven a unificarse en la doctrina conjunta -a partir de las jerarquías de Jefe- y desde allí en más la formación profesional del Oficial está basada en el concepto de la "operación conjunta" de todas las capacidades militares del país, entendida, asumida y practicada por el hombre de cualquiera de los trés servicios. O sea que la mision, la organización y la doctrina de las Fuerzas de Defensa de la Gran Bretaña responden al concepto moderno de empleo de la "operación conjunta" y de "conducción centralizada"."

Y volvemos a decir ahora: Esta, la de imponer al poder militar la misión, organización y doctrina CONJUNTA, es tambien una responsabilidad del Poder Político !

El sistema C3I:(Comando-Control-Comunicaciones-Información) El cual podemos perfeccionar aún si le agregamos la Computación y la Interacción interfuerza -C4I2-. Este sistema fué la mayor falla institucional que presentó -a nuestro criterio- la Fuerza Aérea Argentina durante la guerra y su inexistencia produjo muchas pérdidas y una disminución evidente en los resultados operativos.

Esta deficiencia ha sido asumida por la FAA y, a pesar de las carencias materiales y económicas que todo nuestro país sufre en la post guerra, la FAA trabaja con dedicación e IMAGINACION, desde entonces para superarla.

El sistema de armas: Como habremos deducido, al meditar nuestras conclusiones, esta guerra nos dejó tambien esta otra lección:

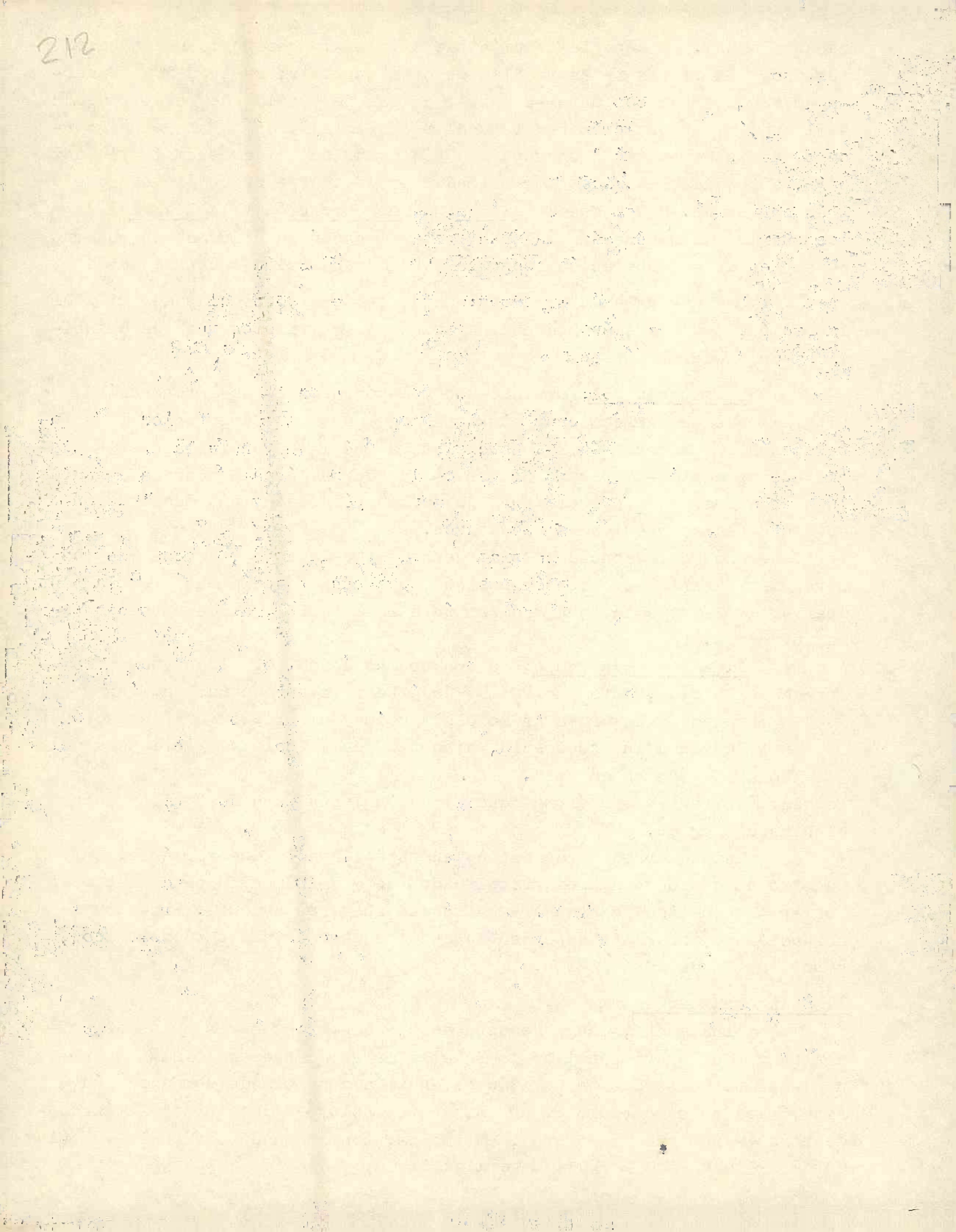
"En un sistema de armas no solo el avión y el piloto (o tripulación) contribuyen a su excelencia, sino tambien la calidad y eficacia del ARMAMENTO que se emplea".

Es decir del artefacto (arma) que el avión lanza para destruir o dañar el blanco elegido.

Esta querra nos demostró, en especial a la Fuerza Aérea, que nuestro esfuerzo se hubiera triplicado (de 7 a 20) en su rendimiento si hubieramos poseído mejores armamentos en nuestros aviones. Armas cuya obtención no solamente dependen de factores económicos o tecnologicos, sino tambien de IMAGINACION.

El balance Nacional

Finalmente, luego de este esfuerzo por descubrir a los argentinos la verdad operacional de la Batalla Aerea de nuestras Islas Malvinas -que tan arteramente ha sido silenciada o deformada por la acción sicológica enemiga (la cual no solamente incluye al gobierno británico)- deseamos referirnos a lo que , estimamos, son los aspectos POSITIVOS (los negativos han sido profusamente divulgados) que esta guerra nos dió a


212

y la candidez gub ar

los argentinos, cuando por obra de la estrategia británica, nos vimos obligados a defender el honor nacional: (11)

- Respeto internacional por Argentina, en latinoamerica, en particular y en el mundo, en general. El concepto moral (espiritual) que la Nacion Argentina y su pueblo desplegaron en esta guerra, provocó una sensación de respeto y estima, en mucha gente que conoce la verdad.
  No hay -hasta ahora- otro país, en occidente, que, subestimado y agredido por un poderoso par, de su propio bloque, haya reaccionado -organica e integralmente- con tanta efectividad y determinación para lavar su HONOR NACIONAL. El experto frances JEAN PIERRE GILLET dice (5):
  "Todo ha sido dicho sobre el coraje argentino. Agreguemos solamente que desearíamos ser persuadidos que su patriotismo encuentra su equivalente en ciertos países de la OTAN".
- Perfeccionamiento argentino para su defensa. Cuando la experiencia se sufre en carne propia -lo hemos dicho- surte mayor efecto que cuando se la recibe de lo ajeno. Aunque obviamente no se pueda entrar en detalles, el redito obtenido por las Fuerzas Armadas argentinas, en su experiencia militar es valiosísimo y está en proporción directa a la calidad de las armas y sistemas NATO que debió enfrentar. Posée enotnces parámetros que redituan en su eficiencia militar futura.
- Convencimiento mundial de la convicción argentina respecto a las Islas Malvinas. Después de esta guerra, a nadie en el mundo le quedan dudas que los argentinos estamos convencidos de que las Islas Malvinas son nuestras.

  Aparte de haber observado el comportamiento argentino, en el orden politico-militar-sicosocial-cultural, etc. la guerra indujo a muchos a estudiar el problema y confirmar la justicia de nuestro reclamo.. y nos atrevemos a creer que esto tambien se dá en un amplio espectro del mismo pueblo británico.

Para reafirmar nuestros conceptos transcribimos lo que dicen al respecto:

-Pierre Closterman (6):"Ay ! la verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo crée solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella."

- Jose Maria Carrascal (7):"No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, seran argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el

"minago cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos".

Malvinas... fuente de inspiración nacional

Pero lo más apreciado de todas las consecuencias de esta bendita guerra es que a partir de 1982, MALVINAS se ha transformado en un espejo en el cual, por decadas, se mirará a sí mismo todo argentino, tomado individualmente o como comunidad. En otras palabras:"Dime qué piensas y sientes de Malvinas y te diré quién eres".

Estos hombres jóvenes que hemos presentado -sin retoques, tal cual son- en este libro, muestran, con humildad y sencillez cómo son y serán las futuras generaciones argentinas.

"En este mundo occidental donde la cobardía compite con la necedad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un panal hacia la luz, a la cual se deben dirigir aquellos que aún créen en las virtudes del destino del hombre, porque todos los hombres deberían estar orgullosos de ser de la misma raza que la de vuestros tripulantes." (8)

Creemos que, en Malvinas, la República Argentina ~~soñó~~ diseñó, el prototipo -el modelo- de los hombres que desea para sí. El ideal humano que ya existe en nuestra tierra -el Hombre Nuevo- y que, con humildad y sencillez se reproducirá con seguridad en el futuro.

Por más penurias, desinteligencias, despojos que tenga que sufrir en estas epocas de parto, nuestra Argentina eterna está segura de contar con seres humanos, nacionales, que tarde o temprano la llevarán a su plena realización humana.

Es decir, desde Malvinas se recuperará la Argentina !

Aunque J.M.Carrascal se refiere a los Pilotos, no tenemos dudas que en esta sentencia estan incluídos todos los combatientes -los seres humanos- argentinos de cualquier Fuerza, arma o especialidad, que el mundo observó en Malvinas:

"Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus HIJOS que se hicieron aviadores".(7)

Y finalmente afirmamos que nuestros combatientes fueron guiados en esta guerra por las eternas virtudes sanmartinianas.

La Fuerza Aérea Argentina tuvo aquí -en Malvinas- su bautismo de fuego y fué inspirada por ese mismo espíritu militar. Las nuevas tecnologías y tambien los nuevos hombres actuaron en otros niveles de la espiral ascendente del camino del hombre.

Por ello nos animamos a decir que la Fuerza Aérea Argentina -huerfana hasta entonces de glorias militares- partiendo del espiritu militar san martiniano acuñó -en su mismo molde - el ESPIRITU MALVINIANO en lo que hemos dado en llamar:

"LA BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS"

(Llamadas) Cap XIII

(1a) Esta investigación se hizo en la Comisión de Analisis y Evaluación de responsabilidades del Conflicto del Atlantico Sur -CAERCAS- tambien llamada "Informe Rattenbach". Pero a nuestro juicio no fué una investigación completa y sus conclusiones fueron defectuosas debido probablemente a la proximidad de sus deliberaciones con la finalización del conflicto.

(1b) Cnel M.BALZA (Operqaciones terrestres en las Is.Malvinas) -Circulo Militar -1985 -pag 265

(2) EYEWITNESS FALKLANDS - Suffolk -Richar Clay Ltd -193 -p 18 dice: "abordo del Canberra por lo menos uno de los Jefes de Unidad, el Ten.Cnel Malcolm Hunt, del Comando No 40 estaba informando a sus oficiales que, en el hipotético caso de que hubiera un desembarco en las Malvinas, era más que probable que tuviera lugar -solamente con propósitos administrativos*".

(3) R.MORO -La guerra inaudita -Edición Pleamar -1985 -pag 536

(4) Opúsculo del autor titulado "la Unificación de nuestras FFAA"-Ago 1983

(5) Les combatant de Mai -en Air Fan - No 61 -Nov 1983 -Paris p 28

(6) Carta dirigida al Cte en Jefe de la FAA a través de nuestro Embajador en Francia -Año 1982

(7) Diario ABC de Madrid -Mayo 1982

(8) Pierre Closterman -Carta al Cte en Jefe de la FAA -Brig Gen B.A.I. LAMI DOZO.-

CAPITULO I

ANTECEDENTES POLITICOS DEL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

Introducción

. Cuenta el My.Gen. ALEXANDER HAIG (1) que cuando a él le tocó intervenir como mediador de los EEUU en el conflicto que se desencadenó el 02 de Abril de 1982, entre la R.Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, con motivo del acto de recuperación de nuestras Islas Malvinas, algo que repitió constantemente la Primer Ministro británica en sus reuniones con él en Londres era "DON'T REWARD AGRESSION" (no se debe recompensar la agresión). O sea : La Argentina ha incurrido en un acto de agresión internacional, contra la civilizada Gran Bretaña... y esto es una afrenta a toda la humanidad que debe castigarse como corresponde. Y este fué el estribillo que -difundido por todos los medios en el mundo- usó ese gobierno para justificar la movilización de la flota más numerosa (2) que jamás haya salido a navegar por los mares de nuestro planeta... para recuperar un archipielago de 12.000 km cuadrados situado a 14.816 kms. de distancia de su metropoli, perteneciente a un país situado a solo 346 Kms (3) del mismo que además tiene razones históricas, geográficas, ecológicas políticas, etc para considerarlo territorio propio.-

El mundo - intoxicado por ese potente sistema de acción sicologica que son los medios, centralizados, de comunicación social de nuestra era- se convenció de que, efectivamente, si bien Argentina podía tener razones valederas para pretender esas Islas, el procedimiento (incivilizado) para apropiarse de ellas -por la fuerza, aún cuando su uso hubiera sido incruento- no podía aceptarse a esta altura del desarrollo de nuestra humanidad.

En estos dos primeros capítulos, alejandonos por esta vez del caracter eminentemente técnico de este libro, pretendemos demostrar cómo el Reino Unido estuvo preparado militarmente -con seis años de anticipación- para esta guerra y cómo la decisión para desencadenarla fué UNA DECISION POLITICA DEL GOBIERNO BRITANICO EN EL COMIENZO DE LA DECADA DEL 80.-

Veamos los hechos históricos y las reflexxiones que nacen a la luz de los mismos.

Año 1965

En noviembre de este año la IV Comisión de la ONU aprobó un proyecto de resolución que luego fué a su vez aprobado por la Asamblea General por 94 votos a favor, 14 abstenciones y ninguno en contra, convir

tiendose en la Resolución ONU No. 2065 (XX/4 de enero de 1966)(4) que en su parte fundamental dice:

"Invita a los Gobiernos de la Argentina y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposicones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1514 (XV) así como los intereses (Notese intereses) de de la población de las Islas Malvinas (Falkland Islands)."

Año 1968

A raíz de esta Resolución (2065) ambos gobiernos fieles a la convivencia occidental (civilizada) trabajaron de buena fé en esa dirección y el 14 de Agosto de 1968 el británico emitió un "MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO" el cual, en su parrafo 4 tectualmente dice: (5)

"El gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las Islas, a partir de una fecha a ser convenida. Esta fecha será convenida tan pronto como sea posible después que: (I) los dos gobiernos hayan resuelto la actual divergencia entre ellos respecto del criterio conforme al cual el gobierno del Reino Unido considerará si los intereses de los isleños esten asegurados por las salvaguardias y garantías a ser ofrecidas por el gobierno argentino y (II) el gobierno del Reino Unido se halle entonves satisfecho de que aquellod intereses esten asegurados así"

Pero este entendimiento plítico gubernamental que atendía a los intereses de los pueblos, no coincidía con los del Lobby Falklands Islands Comittee, el cual, respondiendo a intereses grupales y actuando como grupo de presión ante el gobierno parlamentario británico, agitó el ambiente en aquel país y entre la población kelper de nuestras Islas Malvinas (1800 personas de origen anglosajón). Este Lobby (que en 1973 pasó a denominarse UK Falkland Islands Defense Committee) no actuaba solo en la oposición a lo que ambos gobiernos pretendían. Había otros poderosos factores de poder -como la Royal Navy y su almirantazgo, la Falkland Island Company y los intereses económicos que representa, etc.- que tambien eran afectados por este entendimiento político y, este mismo año comenzaron a mobilizarse para impedir esa "solución final" de que hablaba dicho memorandum.

Fué así que el entonces gobierno laborista de Harold Wilson, desalentado por esta reacción interna, comenzó a variar su compromiso y a hablar ahora de "explotación económica conjunta" de la riqueza principalmente mineral (petróleo/nódulos polimetalíferos) que la expedición Shackleton había detectado e informado a la Corona.

Primera Reflexión

Surge entonces que la "solución final" a nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas no es solo un problema de decisión gubernamental - del Reino Unido- como podría ser en nuestro caso, sino que en aquel país influyen otros poderosos factores (no gubernamentales oficiales) de poder y grupos de presión que el que gobierna debe coordinar para la decisión política. Es la primera lección que nos deja este Conflicto y que debe ser tenida muy en cuenta por nuestro poder político, para el accionar futuro.

La decada del 70

En el año 1970 una nueva declaración de las Naciones Unidas (2621 -XXV) especifica que:

"...la continuación del colonialismo constituye un crimen y una violación a la Carta de las Naciones Unidas y del derecho internacional"

En 1971 (o1-Jul) y con el animo de satisfacer los "intereses" de los isleños, la diplomacia argentina acordó con el Foreign Office (en adelante F.O.) medidas prácticas para el bienestar de los mismos que se enunciaron en la llamada "Declaración de Buenos Aires", la cual sintéticamente establece: (I)Comunicaciones aéreas regulares entre el archipielago y el territorio continental argentino.(II)Facilidades argentinas para la salud y educación de los isleños (III)Provisión de combustible y gas a precio de fomento y su infaestructura correspondiente.

Esto beneficiaba grandemente a los isleños y mostraba nuestra buena disposición a garantizar y mejorars sus intereses, pero tambien aliviaba, gratuitamente, la responsabilidad británica. Pero lo peor era que incentivó el accionar negativo del Lobby FI que ya no solo actuaba en Londres, sino que, en las Islas, minimizaba las ventajas de esta solución antelos isleños y mantenía su propaganda antiargentina.

En el año 1973 nuevamente la Asamblea General de la ONU, expresó su preocupación (6)por la falta de progreso de las negociaciones, reconociendo simultáneamente los esfuerzos argentinos por llevar adelante dichas gestiones. En 1975 la Conferencia de Ministros (RREE) de los Países No alineados de Lima se expidió en favor de los derechs argentinos y de la no aplicación de la autodeterminación de los isleños en el caso Malvinas.

(7)

Ya en 1976 y bajo el gobierno del PRN, nuestro país cambia su actitud un tanto pasiva de la negociación diplomática y produce dos hechos que tienen gran repercusión -a nuestro juicio- en el ámbito oficial británico. Este actua en consecuencia -aunque sus resultados recién los veríamos seis años después. Nuestro gobierno PRN -que los planificó y ejecutó - no registró esta repercusión o no se interesó en averiguarlo. Estos dos hechos que son producidos por nuestra Cancillería en estrecho contacto con el Comando en Jefe de nuestra Armada, consisten en:

- INCIDENTE NAVAL, en aguas próximas a Malvinas, entre nuestro Destructor ARA ALTE STORNI y el buque científico ingles SHACKLETON que realizaba tareas de prospección de recursos renovables en el subsuelo de dicha area. Este incidente motivó el retiro de embajadores de ambos países.
-, Instalación, de una Base científica permanente argentina en la Isla THULE (Grupo Sandwich del Sur)

Hoy nos dice el Informe FRANKS (8) (Cap I parr.46/47) que, a consecuencias de estos sucesos, el caso fué tratado en el COMITE DE DEFENSA (9)británico, el cual resolvió, secretamente como son todas sus deliberaciones "Actualizar las opciones militares y sus limitaciones" ante las posibilidades argentinas "... incluyendo un asalto determinado a la guarnición británica en las Falkland".

A partir de allí se puso en marcha todo el complejo y eficiente aparato estatal británico relacionado con la DEFENSA. El organismo interno que dirigió este estudio fué, nada menos que el "Comité de los Jefes de Estado Mayor General" de las trés fuerzas armadas del Reino Unido. El documento producido -nos dice el Informe Franks (parr 46/47):- arribó a las siguientes conclusiones (Cursos de acción):

"(I) Se descarta el envío de refuerzos por modo aéreo dado las limitaciones de la pista de Stanley, meteorología, aerodromos de alternativa, distancia de la Isla Ascensión (10).

(II) Repeler una ocupación argentina a una parte de las Islas Flakland o a sus dependencias, requeriría una fuerza anfibia con tropas embarcadas. No es posible mantenerla permanentemente abastecida en previsión de una invasión.

(III) Recuperar las Islas militarmente. (El subrayado es nuestro) aunque lejos de ser imposible sería una operación mayor a gran distancia que requeriría, al menos, fuerzas del orden de varias Brigadas, cuyo traslado demandaría todos los recursos anfibios de la Royal Navy (en adelante RN) incluyendo el portaviones Ark Royal y su correspondiente apoyo logístico "

O sea que, de los tres cursos de acción militares presentados el que se proponía era el tercero: Esperar que Argentina ocupara las Islas Malvinas y recién entonces RECUPERARLAS MILITARMENTE, usando TODOS los recursos anfibios de la RN.

El Comité de Defensa decidió -deducimos con seguridad nosotros- retener el 3er curso de acción y desarrollar los planes militares bajo este concepto de la operación, tarea que dejó a cargo del Comite de Jefes de EM General. Y, en el aspecto relaciones exteriores (FO) recomendó sencillamente "dilatar las negociaciones diplomáticas". Total, si Argentina perdía la paciencia y ocupaba las islas militarmente aparecería nítidamente como AGRESORA ante la opinión mundial (y ellos tenían los medios para difundirlo muy bien). Entonces el Reino Unido tendría el derecho a usar su poder militar NATO que ya organizaba, equipaba e instruía y más aún, en el plano geopolítico, compatibilizaba con los EEUU.

Ante esta simple y lógica realidad nuestras autoridades políticas del PRN ni siquiera la intuyeron.

La diplomacia británica en acción.

Debemos aclarar que la coordinación de ambos cursos de acción (diplomáticos y militares) en Gran Bretaña se lleva a cabo desde el Comite de Defensa. Ahora analicemos los hitos principales del proceso diplomático que se pone en marcha a partir de 1977.

En Febrero de 1977 visita Bs.As. (en viaje a Malvinas) un alto jerarca del FO EDWARD ROLANDS (todavía no hay embajadores).- Se emite una declaración conjunta que entre otras, dice:"Se consideraron todos los aspectos del futuro de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y la cooperación económica argentino-britanica en el area Atlantico Sudoccidental"..

En el año 1979 el recién instalado gobierno conservador britanico (M.Thatcher) y nuestro gobierno PRN (R.Videla) acuerdan restablecer los embajadores, lo que se efectiviza en 1980. Este mismo año se entrevistan en la ONU (Nueva York) los cancilleres de ambos países (Pastor-Carrington)

En Junio de 1980 visita Bs.As., en viaje a Malvinas, el nuevo subsecretario del FO NICHOLAS RIDLEY quién se entrevistó con su par argentino: Comodoro CAVANDOLI. Tambien este año se vuelven a reunir -ahora en Suiza- Ridley y Cavandoli y aquel promete una "cesión de soberanía" a la República Argentina, acompañada de un "Lease back" (11) por 99 años, flameando entonces ambas banderas. Pero siempre "ad referendum" del gabine-

te británico. Es decir, promesas que solo lograban "dilatar las negociaciones". En Setiembre de este mismo año vuelven a reunirse- ahora oficialmente- en N.York ambos cancilleres y acusan recibo mútuo de la reunión de Suiza, pero Carrington aclara que "él todavía no había expuesto dicha propuesta a sus colegas del gabinete ... estaba en muy lejana prioridad este probleme, comparado con otros más acuciantes que tenía Gran Bretaña" pero tambien agregó que "para el gobierno británico era indispensable conseguir la aprobación de los isleños, de lo que finalmente se acordaría". Con esta excusa, en Noviembre, Ridley viaja a Malvinas, pasando por Bs.As. y cuando regresa a Londres es interpelado por el Parlamento británico, el cual, posteriormente emite la siguiente declaración (12):

"Mientras que a este Parlamento le disgustan las ideas expresadas por el Sr. Ridley, para una posible solución de la disputa por la soberanía (de Malvinas) con Argentina, está de acuerdo con que el gobierno de Su Majestad debiera mantener conversaciones con los argentinos, donde este Parlamento debiera estar representado y donde la delegación británica debiera buscar un acuerdo de <u>congelar la disputa</u> de la soberanía por un período específico de tiempo".

Esta declaración parlamentaria merece dos reflexiones. Una, que el Parlamente entra definitivamente entre los factores a tener en cuenta en cualquier solución futura. Otra, que ya se habla de <u>congelar</u> la disputa. Posteriormente el Informe Franks, refiriendose a este acontecimiento parlamentario y deseando destacar la aparente divergencia entre el Parlamente y el gabinete dice textualmente (13):

"El Gabinete advirtió que esta cuestión tenía un alto contenido emotivo para los parlamntarios y la opinión pública británica y que se había exagerado la hostilidad de los isleños a la solución planteada por el Sr. Ridley; sería trágico que las islas se perdieran la oportunidad de escapar a la ruina económica por la actitud de sus defensores de Westminster" (14).

Ridley envió entonces (15) un mensaje personal a su contraparte argentino (Cavandoli) en cuyo aspecto saliente dice:

"Encontré un reconocimiento generzl de la necesidad de resolver la disputa, pero, como usted sabe, la cuestión despierta desconfianza tanto aquí, como en las Islas y una solución al problema exigirá tiempo y paciencia."

Tiempo y Paciencia es, decimos nosotros, anticiparnos extraoficialmente: "congelamos la disputa".

En Febrero de 1981 se realizó una nueva reunión, en N.York entre Cavandoli y Ridley, ahora con la presencia de representantes kelpers en donde los británicos, en síntesis, confirmaron oficialmente que "habian decidido (unilateralmente) procurar el congelamiento del tema soberanía argentina por 10 años". Por su parte la delegación argentina- con la candidez que caracterizaba en esa época nuestra política exterior- expuso (16):

-que el tiempo político se estaba acabando (el subrayado es nuestro)

-que los esfuerzos que había hecho en beneficio del modus vivendi de las islas, no redituaban la inversión.

-que Argentina cumplió siempre sus compromisos internacionales.

-que todo arreglo o negociación estaba supeditado al tema prioritario de la restitución de la soberanía a la R.Argentina.

El 13 de Marzo de 1981 (17) Lord Carrington informaba a la Primer Ministro, en el Comité de Defensa, respecto a esta reunión de N.York :

" que aunque los argentinos habian rechazado la propuesta de congelamiento, las conversaciones habian sido muy ilustrativas (N.A. le habiamos dicho que el tiempo político se estaba acabando) para los isleños y los argentinos y habían permitido salvar algunas diferencias Que consideraba inútil seguir adelante con las conversaciones hasta que los isleños aclararan sus mentes. Que además consideraba que si en última instancia éstos (los isleños) optaban por el status quo, habría que prepararse para un deterioro en las relaciones con Argentina, que podría llegarse a tener que abastecer las Islas (por parte de G,B,)si la Argentina retiraba sus servicios y a tener que defenderlas de actos de hostilidad material"

Con todos estos elementos de juicio, seguramente la Primer Ministro meditaba muy íntimamente.

"El 30-jun-81 (18) "se efectuó una importante revisión de la política a seguir, en el FO. Durante la reunión, presidida por El Sr. Ridley y a la que asistieron, entre otros, el Sr. DAY (Vice susecretario de Estado a cargo del caso) el Sr. WILLIAMS (Embajador británico en Bs.As.) el Sr. HUNT (Gobernador de las Falkland Islands) el Sr. URE (Subsecretario Estado - Dpto Sudamerica) y el Sr. FEARN (jefe del Dpto Sudamerica). Luego de una serie de consideraciónes acerca de la alternativa del arriendo se recomendó que en caso de que esta propuesta se considere inaceptable, se analice la posibilidad de preparar una planificacion contingente más completa para la defensa y de-

xxxxxi "sarrollo de las Islas" (19).

Finalmente -   - el flamante Canciller argentino, Dr. OSCAR CAMILION, envió una nota al embajador británico en Bs.As. WILLIAMS donde reclama (20):

" una negociación acelerada, dado que la situación colonial resulta un anacronismo tan inaceptable cpmo insostenible para la dignidad de la Nación Argentina". (el subrayado es nuestro)

La gran tentación

Para un buen entendedor político -y vaya si la Primer Ministro británica lo és- no quedaban dudas de la determinación del gobierno argentino de emplear la fuerza si Gran Bretaña seguía dilatando la solución diplomática.
Por otra parte, en aquella época (año 1981) su gobierno conservador enfrentaba serias dificultades (económicas, sociales, gremiales, etc) que ponían en riesgo su futuro político en la Gran Bretaña.
Pensamos nosotros que ante estos hechos y utilizando su agudo olfato político, su gran tentación debe haber sido: ¿Pongo toda mi influencia para detener esta posibilidad violenta de estos argentinos locos, que ya no tengo dudas que están decididos? o ¿dejo seguir los acontecimientos como van? . Políticamente ¿no me conviene más esto último?
Tambien pensamos que, con este dilema in mente, ordenó profundizar los estudios sobre este "interesante" problema y así nos dice el Informe Franks (21):

" El 9 de Julio de 1981, la "Comisión Conjunta de Inteligencia" (dependiente del Comité de Defensa) hizo una evaluación sobre la disputa con Argentina, tratandose factores posteriores a la última evaluación (1979) tales como:
- Conversaciones británico-argentinas.
- Circunstancias políticas y económicas acaecidas en Argentina.
-Disputa por el Beagle con Chile.
-Mejora de relaciones con Brasil y los EEUU.
Apreciaban que el gobierno argentino adoptaría solo acciones de presión diplomática y económica; que tambien podrían ocupar algunas de las Islas deshabitadas del Grupo Sandwich, o algún punto de las Malvinas, pero lejano a Stanley pero no creían que el gobierno argentino se atreviera a atacar la navegación a menos que fuera severamente provocado. Y concluía: "si Argentina llegara a la conclusión de que no había posibilidad de una transferencia de la soberanía por medios pacífi-

cos, existiría ~~la posibilidad~~ un riesgo probable de quea actuara por la fuerza contra los intereses británicos y que lo haría con rapidez y sin previo aviso. No podrían descartarse entonces acciones militares contra la navegación británica o una invasión completa sobre las Islas Malvinas".

El 20 de julio el Sr. Ridley envió un informe a Lord Carrington (22) donde presentó trés alternativas para resolver la disputa:

- Iniciar negociaciones para concretar un "Lease back" (Como vimos esta alternativa había sido rechazada por el Parlamento)
- Iniciar una campaña esclarecedora de la opinión pública británica y kelper sobre las ventajas de negociar la soberanía y las consecuencias de no hacerlo. (Alternativa falsa que seguramente iba a ser descartada)
- Dejar que la Argentina se convenciera de que el gobierno británico no trataría pacíficamente el tema de la soberanía y prepararse militarmente para responder a esa "contingencia".

El Comité de Defensa

El 14 de Setiembre de 1981, los trés Jefes de Estado Mayor General británicos informaban[10] (a través del Comité de Jefes de EM General) al Comité de Defensa que nos puede contar el Informe Franks (23):

"Este informe, que era similar al preparado en 1977, examinaba las opciones militares referidas en la evaluación de la Comisión de Inteligencia Conjunta de julio 1981 para el caso argentino. Hacia notar que Argentina poseía una de las más eficientes fuerzas armadas sudamericanas y enunciaba brevemente sus capacidades aéreas y navales; llamaba la atención sobre la muy limitada capacidad militar británica en el area, consistente en solo una guarnición de 42 Royal Marines (en adelante RM) sin armamento pesado, la defensa de civiles paramilitares y el HMS ENDURANCE que debería ser retirado para marzo/82. El Informe explicaba que la longitud de la pista del aeródromo de Stanley, la falta de aerodromos de alternativa, servicios y la meteorología generalmente adversa de las islas, obstaculizaban la llegada de refuerzos de peso por via aérea. Por lo tanto la respuesta británica debería ser de caracter naval. El tiempo de navegación sería de 20 dias para la flota de superficie y debería preverse un tiempo adicional para enviar refuerzos por mar lo cual penalizaría otras necesidades militares.

225

"El informe luego examinaba posibles respuestas a los distintos cursos de acción posibles por parte de Argentina: Ataque a navíos británicos, ocupación militar de una o más islas deshabitadas, arresto de la delegación de la BAS (24) en Georgias, una pequeña operación militar contra las Islas Malvinas y una invasión militar de gran envergadura. En este último curso de acción el informe apreciaba que detener una invasión en gran escala requeriría una fuerza naval bien balanceada, que comprendería un portaviones clase INVINCIBLE con cuatro Destructores o Fragatas, más la posibilidad de contar con un submarino nuclear, buques de transporte de tropas y abastecimientos para el orden de una Brigada para reforzar la guarnición. Tal desplazamiento sería muy costoso y comprometería una significativa porción de los medios navales. Existia además el peligro que, el despacho de esta flota, podría precipitar la misma acción que tenía el propósito de disuadir.
Y si se encontraban con que las Falkland estaban ya ocupadas, no habría certeza que esa fuerza las pudieran retomar. El informe concluía que para afrontar una invasión en gran escala se requerirían fuerzas navales y terrestres con un muy sustancial apoyo aéreo y que los problemas logísticos de tal operación serían formidables".

El Parlamento británico

Por su parte, en la Camara de los Lores, el 14-Dic-81- Lord MOTTISTONE exigió de Lord Carrington (es decir del gobierno) (25) "que se actuara en forma más positiva y contundente para calmar las suspicacias de los isleños. Para ello sugirió la amenaza de la fuerza (por parte de GB) refiriendose al envío de una flota parecida a la que fuera despachada entre octubre y noviembre de 1977. CARRINGTON le recordó que tal acción conllevaría la desaprobación internacional, pero que no sucedería lo mismo si tuvieran una excusa para el envío."

Las tentaciones políticas

Por supuesto que todos estos hechos que se producían en el aparato gubernamental británico eran secretos (muchos de ellos lo siguen siendo hoy) y desconocidos por nuestros servicios de información, los cuales, como dijimos, ni siquiera los intuían, y por lo tanto nuestras autoridades nacionales se iban transformando -ante la Primer Ministro- en gozosos paladines incautos, que podía, muy bien servir por su candidez

primero a los intereses nacionales británicos (zafar elegantemente de la negociación diplomática y quedar en libertad para fortificar las islas) y en segundo lugar a los suyos personales (como Primer Ministro de una Nación agredida, comandar una expedición punitiva -con todas las seguridades de la victoria- lo cual aseguraría su reelección democrática en ese cargo). Y entonces no solamente no trató de disuadir o impedir el conflicto en ciernes, sino que maniobró, de ahora en más, habilmente para producirlo y en lo posible haciendolo abortar prematuramente.

Creemos que, en cierta forma, estas inquietudes que, con todo respeto, tratamos de detectar en la Primer Ministro británica y que obedecen a nuestro razonamiento deductivo -lo reconocemos- son muy similares a las que -íntimamente tambien - movían a nuestras maximas autoridades políticas (Junta Militar). El PRN, por no haber asumido los objetivos que se planteó en sus comienzos, llegaba, en esa época, a un estado de decadencia psico-politico-social que auguraba su proximo derrumbe. En el conflicto en ciernes con Gran Bretaña, la victoria argentina significaría la revitalización del PRN y la posibilidad, talvez, de tomar otro rumbo político -más progresista y moral-. Pero siempre y cuando los británicos fueran sorprendidos con nuestra actitud y no tuvieran mayor voluntad de defender las Islas... y, por lo que hemos visto hasta aquí, la realidad era todo lo contrario: Habian sido habilmente llevados a una trampa de la que no se podía salir sin mancillar el honor nacional. Y en el caso de que negociaran esto último, lo mismo significaría su caída. Si bien todavía no tenían demasiada conciencia de la trampa en que habían caído, comprendían que el camino correcto era seguir adelante, lo que coincidía con el plan del enemigo.-

Conclusión

A partir de la Resolución 2065 ONU (1966) Gran Bretaña, que al principio procedió con buena voluntad para llegar a una "solución final" respecto a la soberanía sobre las Islas Malvinas, al poco andar su gobierno (Laborista de entonces) sufrió la influencia de grupos de presión y factores de poder internos que lo obligaron a variar el rumbo y cambiar de objetivo ; "dilatar las negociaciones".

Al asumir en Argentina el PRN se varió la actitud diplomática pasiva por otra más activa y se produjeron dos hechos (Incidente naval con el Shackleton y Estación científica en Thule) que alertaron y convencieron al gobierno -ahora del Partido Conservador- de la resolución argentina de usar la fuerza si no se obtenía la soberanía por via de la negociación.

Esto provocó en Gran Bretaña - sin la menor sospecha de nuestro gobierno - la elaboración de minuciosos planes de operaciones (eminentemente navales) para recuperar -ellos- las Islas que pudieran tomar los argentinos. Si bien estos planes y circunstancias eran eminentemente preventivos y los argentinos aún no habían pensado los propios, fueron habilmente usados por la maxima conducción política británica -que en lugar de disuadirlos los provocó- para lograr objetivos nacionales británicos y colateralmente políticos personales de la Primer Ministro.

Pero la mayor lección que debemos aprender de esta experiencia es el enorme valor que tiene un buen Sistema de Defensa Nacional en cualquier país. Gran Bretaña posée un sistema de relojería -artesanalmente montado- que permite detectar anticipadamente el peligro (a los intereses nacionales) y automáticamente diagramar la defensa de los mismos. Y no vaya a pensarse que es solo de caracter militar. No es así, es un instrumento POLITICO, que reúne a casi todo el Poder ejecutivo, manejado por civiles capaces (y nacionales) de ~~gran capacidad~~, probada honestidad y larga permanencia en tales funciones, que conducen la estrategia y llevan al poder militar a actuar en tiempo, lugar y medida oportunos.

En nuestro país -ya lo veremos- no tenemos nada parecido, aún cuando existen las inquietudes, los conocimientos y los medios para diseñar ese aparato -sencillo, barato y eficiente- que nos ahorre estos desaciertos. No solo poder militar se necesita para ir a una guerra.

(12) CAERCAS -Tomo I, Anexo foja 228.

(13) Parrafo ..... -El gabinete advirtió.

(14) Westminster es el barrio de Londres donde se encuentra el Parlamento.

(15) CAERCAS -Anexo II/12.

(16) CAERCAS -(donde ?).

(17) Informe Franks - donde ?.

(18) Informe Franks - Parr. 90.

(19) Planes de contingencia (o contingente) en Gran Bretaña es el nombre que se les da a los Planes de Operaciones (militares).

(20) Anexo II/16 -CAERCAS-. ver fecha.

(21) Parrafos 94 y 95.

(22) Fuente del Inf. de Ridley a Condrigton -20/jul-.

(23) Parrafos 111 y 112.

(24) British Antarctic Survey (Exploración Britanica de la Antartida).

(25) Fuente ?.

CAPITULO III - SE CIERNE LA TORMENTA

En la Republica Argentina

Por esta época -22 Dic 1981 - asumía, en nuestro país, el nuevo Presidente del PRN -Ten.Gen L.F.GALTIERI -. Dos dias antes, un chatarrero de apellido DAVIDOFF, desembarcó de nuestro ARA ALTE IRIZAR en Pto. LEITH (Georgias del Sur) para inspeccionar unas instalaciones balleneras en desuso cuya compra tramitaba ante una firma escocesa. Reembarcó en el dia y regresaron a Bs.As.- Ya volveremos sobre este tema.

Enterado de esta incursión comercial, el gobernador británico de las Islas Malvinas -Rex HUNT- informó (el 31) al gobierno británico "que Davidoff no había cumplimentado los trámites previstos para su desembarco" puesto que previamente se debería haber pasado por GRYTVIKEN y proponía iniciar procedimientos contra el intruso y hacer una fuerte protesta al gobierno argentino.

Nos dice tambien, ahora, el Informe Franks (1)que se le envió una respuesta al gobernador de no iniciar dichos procedimientos pues "..provocarían un incidente más serio,el cuál podría escalar a puntos imprevistos", dá pormenorizadas instrucciones para proceder en cada caso y finaliza diciendo "El FO probablemente desearía efectuar una formal protesta al gobierno argentino, pero primero verá qué aprecian en Grytviken". Pareciera que el F.O. dijera: Shhh! no se dan cuenta que todavía no es el momento...igual que Lord MOTTISTONE (Pag)en el Parlamento!,si siguen así van a descubrir toda nuestra estrategia y, alertado, el pez no va a morder el anzuelo!..Quietos todos!! Please!!

Nuestra Cancillería , por su parte, con su nuevo Ministro Dr. N.COSTA MENDEZ, a quien se le había enterado, a su asunción, de la posibilidad de recurrir a la "Alternativa Militar" en el caso Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, comenzaba a acelerar su actividad diplomática y a producir actos tales como:

- Activamiento de la reunión de N.York para febrero 82.
- Designación de un hombre de confianza del Canciller (E.ROCA) para ocupar la nueva embajada en ONU.
- Bout de papier al Emb.WILLIAMS proponiendo urgente reactivación de las ~~xlkexnaki~~ negociaciones.
- Redacción de las directivas para la reunión (Feb 82) en N.York.

Pero tambien nuestra Cancillería comenzaba a cometer errores, que el Informe Caercas (2) destaca:

- No asesorar correctamente al PEN sobre:
  . las consecuencias políticas y diplomáticas que tendría una even-

230

tual invasión argentina a las Islas.
. Evaluación estratégica en el marco mundial y americano.
. La situación en el gobierno británico y sus veladas intenciones
- No mantener informado al Embajador en el Reino Unido ORTIZ DE ROSAS- y designarlo además como Embajador en la Santa Sede.
--No clarificar, con franqueza, al PEN respecto a la real y negativa imagen del gobierno PRN ante la opinión mundial (Derechos Humanos- gobierno "de facto").
- No solucionar el problema presentado ante la intervención quirurgica del Dr. ROCA, quień llegó convalesciente a ONUdias antes del 2 Abril.
- Deterioro de nuestra imagen ante los No Alineados.
- Evaluación errónea respecto a la actitud que tomaría EEUU ante el conflicto en ciernes.

La "alternativa militar"

Por su parte la Junta Militar, maximo organismo de la conducción politica nacional de aquel entonces, decidió, en dos reuniones del mes de Enero 1982 (3) "la planificación militar del caso Malvinas como acción alternativa, en caso de fracasar la solución negociada con Gran Bretaña y teniendo siempre el propósito de lograr el objetivo político a través de un acuerdo"(4)

No imaginaban que a esta altura de los acontecimientos, el gobierno británico:
- Tenía ya elaborados sus planes militares para oponerse ("con todos los recursos de la RN") a nuestra alternativa militar (recién esbozada)
- Su conducción política ya había decidido hacer fracasar cualquier "solución negociada" con nuestro país. Es decir su propósito ya era que Argentina tomara la iniciativa militar (para que apareciera como agresora) la "excusa" de que hablaba Lord Carrington en la Cámara de los Lores (pag).
- Que al Reino Unido no le interesaba "nuestro" objetivo político sino el de ellos, que era: derrotarnos militarmente -para lo cual ya tenía todas las garantías de sus aliados- y así -zafando de la negociación diplomática impuesta por ONU- poder FORTIFICAR NUESTRAS ISLAS MALVINAS (Falkland Fortress).

Nuestra Junta Militar, para desarrollar esta planificación militar recién esbozada (repetimos) no recurrió a algún alto organismo de planificación militar existente, sino que creó una "Comisión de Trabajo" integrada por trés altos Oficiales Superiores en actividad (Gen Div O.J. GARCIA - VALTE J.J.LOMBARDO y Br.My S.M.PLESSL) puesto que una de las p

231

preocupaciones que más los desvelaba era guardar el maximo secreto de su elaboración. (Los ingleses lo tenían asumido hacía seis años !(9))

Esta comisión, al no tener los documentos y previsiones que toda planificación exige, se autofijó los objetivos y produjo una Directiva Estratégica Militar (DEMIL) elaborada la cual, la Comisión pasó a diseñar el "Plan de Campaña Esquemático". Este Plan solo preveía la ocupación de las Islas Malvinas con una considerable fuerza anfibia, en una operación incruenta, la instalación en ellas de un gobierno militar argentino y un repliegue a los cinco dias, de la mayoría de las fuerzas invasoras. Todo ello para ~~se antes de~~ mediados de Mayo de 1982.

Al haberse obviado pasos fundamentales que exige cualquier método de planeamiento, estos documentos, de la Comisión de Trabajo no previó la reacción metropolitana británica y solo tuvo en cuenta las fuerzas enemigas residentes -en esa época- en el archipielago: Un buque y 42 infantes de marina (RM).

<u>Los factores desencadenantes</u>

Existen dos hechos, producidos angelicalmente por el gobierno argentino que el gobierno británico aprovechó para desencadenar los acontecimientos (de acuerdo a su plan) y estos acontecimientos nó para la fecha que le convenía a Argentina (15-May-82) sino 45 dias ~~dexxx~~ ANTES, que era lo que les convenía a ellos puesto que entonces no tendrían que llegar en pleno invierno y además, este anticipo impediría que Argentina pudiera ajustar sus previsiones (que tanta falta le hacía !) y darse cuenta -talvez- de la trampa que se le había tendido.

Los hechos a los que nos referimos son -a nuestro juicio-:

- El negocio de Davidoff
- La operación "Alfa"

<u>El negocio de Davidoff</u>

Desde 1976 el chatarrero argentino C.DAVIDOFF tenía interés en comprar unas instalaciones balleneras en desuso que había localizado en las Islas Georgias (Puerto LEITH) y realizado gestiones ante su propietaria y las autoridades británicas -en Malvinas- y escosesas, pués a Escocia pertenecia la firma Christian Salvensen Ltd, a fin de concretar dicha compra, desguasar las instalaciones y trasladar el material al continentes para comercializarlo como chatarra.

El contrato quedó protocolizado en setiembre de 1979 ante Ian Roger Frame, en Londres y de allí en más Davidoff se puso en acción para obtener el transporte marítimo que trasladara lo desmantelado des-

de Georgias. En esos intentos llegó a Transportes Navales (ARA) con su requerimiento. El contrato con Salvensen fué puesto en conocimiento de las autoridades británicas de Grytviken en Oct-80 y tenía validez hasta el 31 de marzo del 84. Por supuesto que de todo esto tenía conocimiento nuestra Cancillería.

La operación "Alfa"

A partir de Octubre de 1981, nuestra Cancillería, en coordinación con nuestra Armada, había iniciado el planeamiento para instalar otra estación científica -similar a la de Thule- en las Islas Georgias del Sur (Pto Leith). La dotación sería civil y se preveía su instalación una vez que el buque HMS ENDURANCE abandonara la zona en proximidades del invierno.

Al aparecer Davidoff aparentemente se decidió aprovechar sus actividades para construir encubiertamente esta estación científica, apoyada, si fuera necesario, por un reducido grupo de personal militar, al cual se denominó "Grupo Alfa".

Se facilitarían las tareas de Davidoff y una vez instalada su gente en Leith para las tareas comerciales planeadas y luego -una vez que se retirara el personal del BAS de Grytviken, se desembarcaría al Grupo Alfa (en Letih) y, ya en el invierno, se anunciaría "la presencia argentina en Georgias" (5)

Sin dudas una interesante jugada de ajedrez de nuestra parte. Pero nos preguntamos ¿no estarían enterados, por sus eficientísimos servicios de información, los britanicos, de nuestra jugada?

Por supuesto que esta intención político-militar era totalmente insospechable para Davidoff. Ambos intereses convergieron en oportunidad de iniciarse la campaña antartica 81/82 cuando el 15-Dic-81 zrpó el buque ARA "Alte IRIZAR", entre cuyos pasajeros se encontraba Davidoff y unos pocos de sus auxiliares. El 20 de Dic desembarcaron en Leith, como hemos dicho al comienzo de éste Capitulo, inspeccionaron las instalaciones y ese mismo dia volvieron a embarcar y se dirigieron a Ushuaia.- El empresario chatarrero comenzó ahora a planear y organizar su proxima y definitiva expedición.

La última oportunidad

Con la secreta esperanza de que se pudiera todavia arribar a una solución negociada y quizás intuyendo la trampa que le habían tendido, nuestra Junta Militar justipreció, en los primeros dias de enero 1982 que las negociaciones -que en Febrero en N.York- tendrían su cli-

max - debian ser preservadas de cualquier obstáculo xxxxxx y por ello se decidió demorar el traslado de Davidoff, previsto nuevamente en un buque de Transportes Navales, hasta que hubiera finalizado ese contacto bilateral de ambos gobiernos en N.York.

Esta reunión se realizó entre el 23 y 26 de Febrero de 1982 con la presencia por parte de Argentina, del Emb.ROSS, Emb ORTIZ DE ROSAS Y Emb. Blanco. Por la parte Británica el Subsecr. (FO) LUCE, el Emb WILLIAMS y el ministro FO FEARN. Había tambien dos kelpers Sr. CHEEK y Sr. BLAKE.-

El objetivo argentino era obtener una respeuesta al Bout de papier enviado a Gran Bretaña el 27-ene-82 por intermedio del Emb.WILLIAMS y que proponía la creación de una Comisión Permanente para estas tratativas.

Pero apenas iniciada la reunión nuestra delegación se convenció de que dicha propuesta ni siquiera había sido analizada por el gobierno británico. La reunión terminó sin ningún avance y se emitió al final un comunicado intrascendente.

Analizados estos hechos en nuestro PEN, en Bs.As. se resolvió que nuestra Cancillería -ahora desde Bs.As., emitiera otro comunicado ampliatorio. Fué así que -el 02-Mar-82 nuestra Cancillería emitió su famosa declaración, la cual en su último parrafo expresaba:

> "La Argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fé, durante más de 15 años en el marco señalado por las Resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas, la solución de la disputa por la soberanía sobre esas Islas. El sistema propuesto constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses".

Sin dejar de reconocer vivamente la hidalguia caballeresca de nuestra estirpe que esta declaración expresa, pensamos que, para el pragmatismo británico, solo era una nueva confirmación de lo que pensabamos hacer, lo cual les habrá aparecido ya aburrido. Ellos ya tenían su resolución tomada y ya habían iniciado -secretamente- mediante el Ejercicio SPRINGTRAIN la movilización de una parte del Carrier Battle Group (en adelante CBG)(6), 16 buques de guerra y los correspondientes de apoyo tecnico y logístico que, al mando del Contralmirante JOHN WOODWARD, navegaría unos dias despúes frenta a las costa atlanticas del norte de Africa, cerca de Casablanca, en alerta [illegible] para ser destinada al Atlantico Sur.

En otro distante escenario Davidoff, ajeno al problema, continuaba con su negocio, organizando su segunda expedición a Georgias, ahora con 41 expertos y obreros civiles. Gestionó y obtuvo, de la Embajada británica en Bs.As. la tarjeta blanca de rigor para todo su personal confirmando además el buque a utilizar: ARA BAHIA BUEN SUCESO.- El 9 de Marzo de 1982 había satisfecho los requisitos y el 11 embarcaba con su gente en el buque previsto.

El acto final

El 19 de Marzo, el ARA Buen Suceso arribó a la Isla San Pedro (ver mapa) y luego de reconocer la Bahía Stromness, se dirigió a los abandonados muelles de Puerto Leith donde realizó un difícil atraque debido a las condiciones de viento y deficiente infraestructura del muelle.

Un contingente del BAS, de trés personas, que aparentemente se hallaban vigilando la llegada del buque, se hizo presente en el muelle a las 2 o 3 horas del atraque y requirió a su Capitan, verbalmente, que se debía arriar la bandera enarbolada en tierra (que nadie sabe quién la enarboló) no alterar las señales, cargar nuevamente todos los elementos ya desembarcados y dirigirse a Grytviken a realizar los trámites normales como puerto de entrada a la Isla.

El Cap. NIELA, molestado por la aparente intención de causarle inconvenientes por parte de los británicos contesto que su ruta tenía previsto el desembarco en Leith y que consultaría con Bs.As. Luego al no conseguir esta comunicación, les informó que permanecería descargando en Leith, tal como lo tenía ordenado.

Los británicos, presentaron, al dia siguiente, un petitorio escrito conteniendo siete puntos, se negaron a pernoctar en la nave y se retiraron del lugar. El BAS informó a Stanley y de ahí a Londres.

Mientras tanto el ARA BAHIA PARAISO permanecía en Ushuaia y el 16 de marzohabía embarcado al Grupo Alfa y completado toda su carga . El 18 zarpó con destino a ORCADAS.-

El 20 de marzo Londres presentó una protesta mencionando que se encontraba muy sorprendida de que Argentina permitiera un hecho de tal gravedad en un momento crítico de las negociaciones y que el FO consideraba este suceso como muy serio.

La queja de Londres se centraba en el desembarco de personal civil y militar (esto último no era cierto) quienes habían izado la bandera argentina y cambiado señales inglesas, no se habían presentado en Grytviken a efectuar migración y que se habían escuchado disparos de armas de fuego.

Para completar la reacción británica, el Embajador WILLIAMS en Bs.As. entregó un mensaje del FO a la Cancillería Argentina, en el cual se expresaba que el personal desembarcado debía abandonar Georgias inmediatamente o el gobierno tomaría las acciones que considerara más convenientes. En realidad una reacción desmesurada... pero ahora ellos habian tomado la iniciativa.

La respuesta argentina, de tono sereno, fué inmediatamente cursada y contenía sintéticamente los siguientes puntos:

- Que el ARA Bahia Buen Suceso era un buque de transporte que realizaba tareas comerciales y que abandonaría Leith tan pronto finalizara la descarga.
- Que no había personal militar abordo -lo cual era cierto los Alfa estaban en Orcadas.
- Que el contrato con Davidoff era conocido por las autoridades británicas quienes lo habían autorizado
- Que los hechos de Georgias no tenían significación ni importancia y que no tenían por qué tener influencia alguna en las negociaciones.

Pero ya era inútil protestar, habiamos tragado el anzuelo y de aquí en más nuestra supervivencia dependería de la habilidad del pescador. Y ... estabamos en manos de un viejo y habil pescador de ultramar.

El dia 21 de Marzo

Este dia, pese a que el Sr. FEARN del FO comunicaba a nuestro Encargado de Negocios - Sr. MOLTENI- que el gobierno británico se consideraba satisfecho por nuestra respuesta, en Puerto Stanley, las oficinas de LADE eran violadas por los kelpers x quienes dejaron escrito, en una bandera británica que tapaba a la argentina la siguiente inscripción: Ojo por ojo, ladrones !

El dia 22 de Marzo

Este dia Bs.As. impartió instrucciones a su Enc.de negocios en Londres para que diese parte de los hechos ocurridos en las Oficinas de Lade en Stanley recibiendo una respuesta conciliatoria del Sr, FEARN. Pero esa misma tarde el FO emitió un comunicado informando del desembarco de los obreros sin documentación en Leith y que el gobierno argentino habia dado seguridades de que partirían ese dia, no habiendo confirmación hasta el momento.

Y aquí comenzaba la enorme operación de acción sicologica que desarrollaron sus servicios de información y que aún hoy continúa. Esta misma tarde el vespertino "The Standard" informó a los londinenses -por ahora- de "una invasión argentina a las Islas Georgias del Sur".

El dia 23 de Marzo

Los diarios matutinos de Londres coincidían en afirmar que se trataba de un incidente "premeditado" por Argentina y lo tipificaban como un acto de AGRESION. La televisión inglesa tambien se hizo eco de estas noticias en los mismo términos. Posteriormente en el Parlamento se escucharon voces airadas que hablaban de "invasión de territorio soberano británico", exigían explicaciones, confirmaban la necesidad de no radiar de servicio el ENDURANCE y apoyaban la "autodeterminación" de los isleños. Las iras se centraron en el FO y en Lord Carrington quien tuvo que acudir al Parlamento a dar explicaciones.

Mientras tanto, en Buenos Aires el Embajador WILLIAMS presentaba una nota ante nuestra Cancillería comunicando que el HMS ENDURANCE llegaría a Leith el dia 24 a fin de desalojar a los obreros argentinos y que esperaba la "colaboración" de las autoridades argentinas.

En el ENDURANCE, el Capitan BAKER y sus hombres se acercaban a la Isla de San Pedro con la orden de evacuar al personal argentino de Leith. Pero cuando se encontraba, ya a la vista de la isla y como consecuencia de una directiva de Lord Carrington de evitar el empleo de la fuerza, recibieron la orden de dirigirse a Grytviken. Simultáneamente Londres solicitó a Buenos Aires que dispusiera el regreso del ARA Bahia BUEN SUCESO a Leith para evacuar a los obreros teniendo en cuenta que el gobierno británico "se hallaba bajo una intensa presión política y periodistica".

El Comite Militar de la República Argentina

El dia 23 de Marzo y ante el cariz que había tomado el caso Davidoff en las Islas Georgias, el COMIL (7)se reunió a partir de las 09:30 con la presencia de los miembros de la Junta Militar, el Jefe del EMC (8) y posteriormente el Canciller. En dicha reunión se analizó:

- La planificación militar que realizaba la Comisión de trabajo.
- Se decidió enviar inmediatamente el buque ARA BAHIA PARAISO, estacionado en Orcadas a Puerto Leith (ahora sí con el Grupo Alfa abordo) para evitar cualquier evacuación que el ENDURANCE y sus 24 RM embarcados pudiera intentar sobre los trabajadores argentinos.
- Continuar las conversaciones con el Embajador británico.
- Llevar el tema del incidente a las futuras negociaciones en la ONU.
- Autorizar al Canciller a emitir otro comunicado que insista sobre el caracter privado de los trabajadores de Davidoff.

Mientras tanto, en el parlamento británico el Subsecretario de Defensa -Sr. WIGGIN- expresaba (9) que la guarnición de Malvinas y sus dependencias "está normalmente apoyada por el HMS ENDURANCE y en el fu-

turo será apoyada por otros buques de la RN" mencionando además el interés estratégico del area y la posibilidad de la creación de una Organización del Tratado del Atlantico Sur (OTAS).

Por otra parte, este dia nuestra Cancillería recibía un cable de Lord CARRINGTON :

"Los trabajadores están ilegalmente. Debe quedar perfectamente en claro que esta situación ha derivado de Davidoff y la aparente incapacidad del gobierno Argentino para tomar las acciones necesarias".

El se lavaba las manos, nosotros eramos los agresores !

El dia 24 de Marzo

La Cámara de los Comunes aprobó -por unanimidad- una declaración que dice:

"Las Islas Falkland. Se pide que, esta Cámara, estando sumamente preocupada por las implicaciones evidentes del desembarco de un grupo de personas en las Georgias del Sud- dependencia de las Islas Falkland- llevado allí por un barco de transporte naval argentino, pide al Gobierno de Su Majestad que dé todas las seguridades de que se mantendrá en estación en el area una fuerza de la RN lo suficientemente fuerte como para repeler cualquier intento del gobierno argentino de anexar esta colonia británica por la fuerza. Además pide que declare en términos inequívocos que la soberanía de las Islas Falkland no será transferida a ningún gobierno extranjero, a menos que así lo pidan los isleños por medio de un referendo".-

La Primer Ministro británico, no solo había entrampado a la Argentina, sino que su habilidad política insuperable había logrado que la oposición (el Partido Laborista) que normalmente se oponía a su dureza en las negociaciones con Argentina y criticaba acerbamente su política exterior respecto a Latinoamerica, apoyara, en este momento las decisiones que ella tenía previsto tomar.(10)

El COMIL argentino

Este mismo 24 de marzo, el COMIL, reunido en el edificio Libertador disponía:

- No retirar a los ciudadanos en Georgias.
- Desembarcar el Grupo Alfa (abordo del Bahia Paraíso) en Leith para proteger a los trabajadores argentinos.
- Reunirse nuevamente el 26 de marzo para que el Gen.GARCIA, de la Comisión de Trabajo, expusiese "las fechas más tempranas y aceptables para considerar la ejecución de la Operación Azul"(11)

Se nota aquí cómo el enemigo ya incidía sobre nuestras decisiones, al haber tomado la iniciativa. La Operación Azul estaba prevista, por valederas razones, recién para el 15 de Mayo.

El dia 25 de marzo, luego de haber completado la descarga en Leith, el ARA BAHIA PARAISO, con el Grupo Alfa abordo, se retira a Bahia Stromness con la orden de mantenerse alerta y actuar en el caso que el HMS ENDURANCE o su tripulación, intente evacuar nuestros conciudadanos.-

Hoy sabemos que el Capitan Baker (del Endurance) no tenía esas ordenes, eran todas fintas para que nosotros largáramos la primera trompada. Tampoco el Cap. Baker las entendía muy bien pues cuenta(12) refiriendose a estos momentos:

> "Yo ya había desembarcado a los Royal Marines y nos alejamos de la costa "jugando al gato y al raton entre los icebergs". De vez en cuando nos encontrábamos con los buques argentinos y hablabamos en VHF. Yo conocía muy bien a ambos capitanes pero ninguna parte fué más allá del"buenos dias". Un helicoptero pasó justo sobre nosotros un dia y lo ví claramente al Capitan Trombetta(13) del Escuadrón Antartico Argentino, con quién yo había cooperado muy a menudo. Llamé al Comando de la Flota (en Northwood) y me ofrecí para ir a visitarlo a Trombetta y tratar de desinflar esta situación mediante un almuerzo o un trago, pero solo recibí una respuesta dilatoria (del comando de la flota)"

El Capitan Baker, tampoco entendía la alta estrategía británica, que por supuesto, no se podía explicar a esta altura.

<u>Las decisiones argentinas</u>

Como se había previsto, el 26 de marzo a las 19:15 se reunió el COMIL y analizó los siguientes tópicos (14)

- Evidente intención de Gran Bretaña de reforzar el area.
- Arbitrariedad británica en el manejo de la crisis en Georgias.
- Los movimientos de buques británicos en la zona (Endurance-Biscoe y Brandsfield).

Luego pasó a considerar los cursos de acción posibles:

- Continuar las negociaciones (desechado pués favorecía a Gran Bretaña. Sería utilizado para ganar tiempo y fortificar las Islas Malvinas)
- Someter el caso ante el Consejo de Seguridad de la ONU. (Se es-

timó que dicho Consejo no se reuniría para tratar este caso. No lo había hecho ante casos similares al de Georgias.

- Ocupar las Islas Malvinas. Se decidió por unanimidad adoptar la Resolución de OCUPAR LAS ISLAS y además hacerlo a la mayor brevedad, previa opinión de los miembros de la Comisión de Trabajo quienes apreciaron que la fecha más cercana podría adelantarse x al 1/3 Abril. Por lo tanto se fijo el dia D - 01-Abril-82 (en lugar del 15 de Mayo como se había planificado). Esto determinaba que la Fuerza de Tareas Anfibia No 40 que debía ejecutar la Operación Azul debía zarpar el 28/29 de marzo; dos dias después de adoptada esta resolución.-

En el informe que- posteriormente- producen, a la Comisión CAERCAS, los trés integrantes de esta Junta Militar, explican con mayor detalle esta decisión:

"La decisión de ocupar las Islas (Malvinas) tendría por objeto afirmar y defender la posición argentina en Georgias, impedir que Gran Bretaña militarizara las Islas y estableciera un sistema de defensa naval y aéreo en ellas, impedir el refuerzo de la posición británica en la zona ya que ello incidiría en forma negativa sobre los derechos, estrategia, posiciones y objetivos de la Argentina en el Atlantico Sur y en la Antartida. Tambien activaría la negociación y mejoraría la posición negociadora argentina.
La ocupación de las islas no tenía como propósito iniciar una escalada bélica ni dar por terminadas las negociaciones o sustituirse a ellas, ya que tampoco era esa la medida más aceptable para el logro del objetivo político. Bien por el contrario se intentaba conseguir el iniciode una negociación seria y de fondo, no obstante la decisión tomada y se adoptaron las previsiones para suspender la ocupación de haber signos positivos al respecto. Por lo mismo se enfatizó que la operación sería incruenta."

Esta real y honesta intención (Ocupar para negociar) aparece, ahora que se conocen los hechos británicos y que hemos expuesto, de una candidez pristina. No hay dudas que la nuestra fué una reacción digna tendiente a defender el honor nacional, pero adoleció, pensamos, de una ignorancia total respecto a los pasos que estaba dando el gobierno britanico y además a los àntecedentes históricos de la inteligencia britanica que una vez más nos sorprendió por su agudeza intelectual y por su falta de escrúpulos en el accionar geopolítico.

Los dos dias que siguieron tuvieron, en nuestro país, matices de caracter diplomático, tales como:

- Nota de protesta por el envío del Endurance a Georgias.
- Instrucciones de la Cancilleria a nuestras embajadas.
- Ofrecimiento del Secretario de Estado USA -Gen HAIG para mediar -solamente- en la negociación del caso Georgias.

<u>En Gran Bretaña</u>

El 30 de marzo Lord Carrington regresaba desde Chipre para formular declaraciones en la Camara de los Lores, coincidentes con las del subsecretario LUCE en los Comunes: (15)

"No tenemos dudas sobre la soberanía británica sobre las Islas Falkland y la dependencia de las Georgias. Mantenemos la posición de que la presencia de ciudadanos argentinos en las Georgias sin autorización no es aceptable... Mientras tanto, la cuestión de la seguridad del area Falkland está siendo revisada, aunque la Cámara comprenderá que no podemos decir nada en público acerca de medidas preventivas... "Endurance" permanecerá en el area por el tiempo que sea necesario."

<u>Los últimos minutos</u>

El dia 01 de abril fué intenso en hechso históricos al nivel superior del gobierno argentino -Junta Militar. Se comenzó por no aceptar la propuesta Carrington(16) pués se estimó que solo buscaba dilatar la espera para tener tiempo de reaccionar, por parte de Gran Bretaña. Al mismo tiempo la delegación argentina presentaba una nota circular al Consejo de Seguridad por lo de Georgias, llamando la atención por la amenaza del uso de la fuerza por parte de Gran Bretaña. Trés horas mas tarde Gran Bretaña convocaba al Consejo de Seguridad ante la "evidencias de una inminente invasión argentina a las Islas Falkland" y el Consejo se reunió ese mismo dia. En esa oportunidad la Argentina expresó su posición (17)

" El envio de buques de guerra pertrechados y transportando tropas de desembarco y misiles en cumplimiento de objetivos debatidos en el Parlamento británico y suficientemente publicitados por la prensa de ese país, constituye no solo una medida intimidatoria sino el inicio activo de una agresión, cumplida cuando mi país no había realizado apresto bélico alguno"..

En Buenos Aires, mientras tanto, el Embajador americano en Buenos Aires, Sr. SCHLAUDEMAN se reunía apresuradamente con nuestro Canciller y posteriormente con el Presidente de la Nación. En esta últi-

ma, Schlaudeman manifestó la preocupación del Secretario HAIG por lo que estaba ocurriendo en el Atlantico Sury la posibilidad de que, si se produjeran acciones militares por parte de Argentina, se deteriorasen las excelentes relaciones con los Estados Unidos. Que Gran Bretña había asegurado que no escalaría la disputa pero sería útil asegurarle que Argentina no desembarcaría en las Islas. El Presidente respondió (18)"que hacía 149 años que, por despojo, Gran Bretaña ocupaba las Islas; que en los ultimos 17 años habian sido múltiples las negociaciones sin resultados serios ni positivos. El tiempo transcurrido ha llevado a la Argentina a una situación insoportable para el orgullo nacional. Que no podía suponer que los Estados Unidos apoyaran una situación colonial. Que si Estados Unidos intervenía para que Gran Bretaña accediera a conversar sobre el tema de fondo, la Argentina se abstendría de recurrir a otros medios". Eran las 15:00 hs de ese dia 01-Abr-82 y la Operación Azul podía ser todavía suspendida hasta las 18:00.- Adherimos con emoción y orgullo a esta posición del Ten.Gen GALTIERI, en este momento en particular y, sin dudas, sus conceptos son históricos y los compartía todo el pueblo argentino.-

Pero si todavía algo faltaba para certificar la mala fé de Gran Bretaña y USA, no se recibió ninguna respuesta de ninguna de ellos hasta las 22:10, cuando el Presidente REAGAN llamó a GALTIERI para pedirle que detuviera la invasión, pero sin decir palabra alguna respecto a la proposición hecha a su Embajador Schlaudeman, siete horas antes. "Los hechos están lanzados !... le contesto el Tte.Gral.GALTIERI.-

Conclusión

Finalizaba aquí un capítulo de la estrategia argentina (Ocupar para negociar) que habia sido planificado prolijamente hasta el dia D pero que no tenía previsiones posteriores.

Al tiempo que Gran Bretaña culminaba su propia estrategia, montada desde hacía seis años:

Aparecer victima de una agresión argentina y reaccionar militarmente para recuperar las Islas, a fin de impedir las negociaciones diplomáticas impuestas por las Naciones Unidas y poder fortificar libremente las Islas Malvinas.

Su sabia salida ante unas largas negociaciones diplomáticas que cada vez más favorecían a la Argentina.

Pero asi y todo, burlada estratégicamente por el viejo país de siempre, experto en el despojo de los más jóvenes, Argentina le res

pondería nuevamente con el eterno espíritu criollo -indomable, idealista-de su gente.

Y una vez más este ESPIRITU NACIONAL, esta Argentina secreta que aparece de vez en cuando, asombraría al mundo.

LLAMADAS - CAPITULO II

SE CIERNE LA TORMENTA

(1) Párrafo 164.

(2) Defensa de nuestra Cancillería. donde ?.

(3) El 5 y el 12 de enero de 1982.

(4) Informe de los ex Comandantes en Jefe.

(5) CAERCAS ? donde.

(6) Grupo de Batalla de la Task Force.

(7) Comité Militar. Un organismo transitorio que poseía en ese momento el PEN para tratar asuntos de Seguridad y Defensa Nacional. Estaba fundamentalmente integrado por los tres Comandantes en Jefe (J.M.) y el jefe del EMC que oficiaba de secretario y las autoridades del PEN invitadas de acuerdo al caso a tratarse.

(8) Estado Mayor Conjunto. Estado Mayor integrado por personal de las tres FF.AA. Argentinos cuya misión es coordinar el accionar de las mismas. No tiene funciones de Comando.

(9) CAERCAS (donde ?).

(10) Esto lo reconoce su opositor más incarnizado -TOM DALYELL- en su libro ONE MAN'S [illegible] Falklands

(11) Operación Azúl, era el nombre codigo que se le había asignado a la operación militar de la recuperación de las Islas Malvinas.

(12) T. Force -The Falkland War, 1982- Martín Middle Brook - Pinguin Books (Pag. 39).

(13) Era el Capitán del ARA Bahía Paraiso.

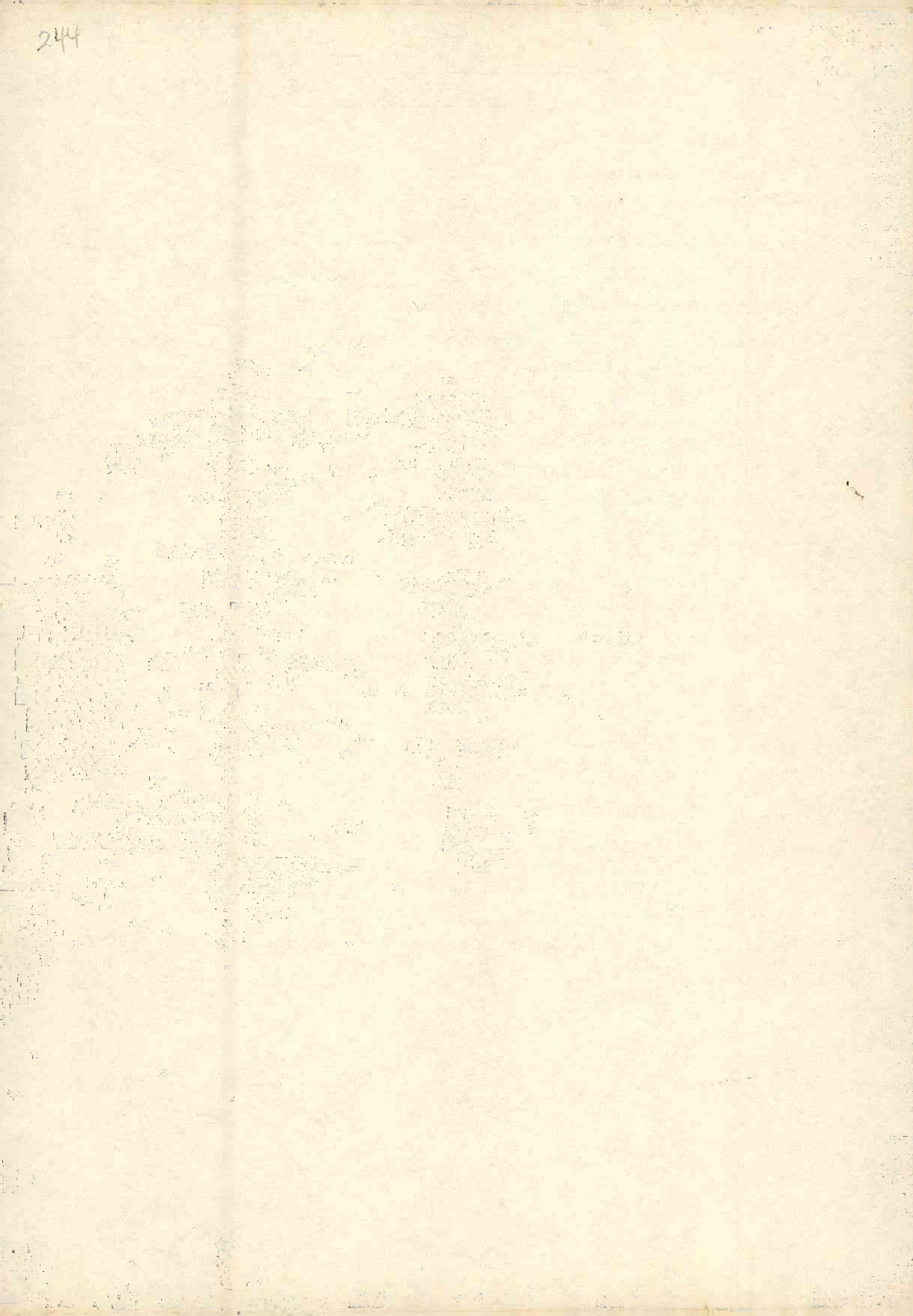
(14) Informe de los ex Comandantes en Jefe.

(15) Donde ? -CAERCAS o Franks.

(16) El día anterior había llegado una comunicación de Lord CAN que calificaba a la situación de "potencialmente peligrosa" y ofrecia mandar una alta autoridad británica para negociar el arreglo del caso Georgias.

(17) Informe de los ex Comandantes en Jefe -Parr. 241-.

(18) de página 87 a 90.



CAPITULO III - LA GUERRA

LOS PLANES - LOS OBJETIVOS - LA RECUPERACION DE NUESTRAS ISLAS

Como hemos visto, la Comisión de Trabajo, confecciónó una Directiva Estratégica Militar (que luego se clasificó como Directiva Estratégica Nacional -DENAC 1/82) un Plan de Campaña esquematico - emergente de aquella directiva y finalmente agregó un Estudio que tituló "Conclusiones", los cuales fueron aprobados por el Comité Militar el 23 de Marzo-82, solo una semana antes de las operaciones. Recordemos que eran previsiones a cumplir a partir del 15 de Mayo.

Analizaremos brevemente estos documentos históricos pués dieron origen a las acciones que luego se ejecutaron y avalan las aseveraciones que hemos expresado en el Capitulo anterior. (1)

La Directiva Estratégica Nacional -DENAC 1/82

En ella se fijan los Objetivos, se toman las resoluciones y se fija el "concepto de la Operación".

-Objetivo Político: Consolidar la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y contribuír a afirmar su pleno ejercicio en el Atlantico Sur".

-Resolución Estrategica Nacional: El Comite Militar ante la evidente y reiterada falta de progreso de las negociaciones con Gran Bretaña para lograr el reconocimiento pleno de nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y convencido que la prolongación de esta situación afecta el honor nacional, el pleno ejercicio de nuestra soberanía en el Atlantico Sur y la explotación de recursos renovables y no renovables, ha resuelto el empleo del poder militar para el logro del objetivo político.

-Resolución estratégica militar: Planear y alistar una fuerza conjunta previendo su empleo en forma sorpresiva, en el momento y circunstancias más favorables para el logro del objetivo estratégico militar".

-Objetivo estrategico militar: Imponer a Gran Bretaña la aceptación de la situación militar de hecho, que dé solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur e impidan nuevos intentos de usurpación, a fin de concretar el objetivo político.

-Concepto Estratégica Militar: (Sintetizado) Maximo secreto en el planeamiento - Conducción superior de la Fuerza conjunta a cargo del COMIL-

Importancia del factor sorpresa - Operación incruenta - Constitución de la Comisión de Trabajo - Duración de la operación en función de la actitud de Gran Bretaña - Previsión de una Reserva Estratégica conjunta.

El Plan de Campaña Esquemático.

Basado en la DENAC 1/82, la Comisión de Trabajo manuscribió (tanto era el celo por mantener el secreto) este Plan de Campaña, el cual en sus partes fundamentales precisa:

-Misión estratégica operacional: Ocupar y mantener las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ejerciendo simultáneamente el gobierno militar de Malvinas a fin de imponer a Gran Bretaña la aceptación de una situación militar de hecho.

-Organización:En la Fase 2/3 y 4 designa:Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) al Gen.Div. J.GARCIA; Comandante de la Fuerza Terrestre al Gen.A.DAHER; Comandante Fuerza Aérea de Tareas al Br.L.G.CASTELLANO; Comandante Fuerza de Tareas Anfibia al Contralmirante W.O.ALLARA; Gobernador Militar Malvinas al Gen B.MENENDEZ.-

-Concepto de la Operación: La fuerza conjunta ejecutará una maniobra estratégica operacional ofensiva convergente, el dia D, con centros de gravedad en Puerto Stanley mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas: una operación anfibia y una operación de aerodesembarco. Ambas serán precedidas por acciones de infiltración tendientes al logro de la sorpresa y a asegurar una operación incruenta.

Concretada la operación militar se procederá al establecimiento y ejercicio del gobierno militar y las fuerzas conjuntas se mantendrán en aptitud para oponerse a cualquier intento de reacción local del oponente.

El Estudio titulado "Conclusiones"

Esta Comisión de Trabajo que- como hemos explicado- se habia autofijado los objetivos, al confecciónar la DENAC, tratando de interpretar las intenciones del poder político, había finalmente confeccionado el Plan de Campaña que hemos explicado. Pero sabía, dada la calidad profesional de sus integrantes que no habia transitado por todos los pasos de estudio, analisis y apreciación que cualquier método de planeamiento impone para el Estado Mayor, puesto que así se le había ordenado -dado la urgencia impuesta ya por la acción del enemigo. Por esta causa y una vez que dió a luz el Plan Esquematico (necesario para la planificación de los niveles inferiores) la Comisión sintió la necesidad de advertir sobre las posibles imperfecciones y/o carencias que podría contener di-

cho Plan y por ello redactó este Estudio (Conclusiones) el cual, en sus puntos más importantes destaca:

- que la operación (de recuperar las Islas) es apta, factible y aceptable .. PERO
- es necesario disponer de un preaviso de 15 dias para determinar el dia D. (Solo se dispuso de 3 dias)
- toda demora posterior al 15-may-82 complicará la operación. (No hubo demora, pero sí un adelanto de 45 dias !)
- respecto a la sorpresa estratégica dice que, su pérdida, al posibilitar el "refuerzo militar de las de las Islas por parte de Gran Bretaña" condicionaría la factibilidad y aceptabilidad de la operación". (Lamentáblemente -y no fué culpa de ellos el nó saberlo- la sorpresa estratégica se había perdido hacía seis años. Los británicos la habían deducido ANTES QUE NOSOTROS LO PENSARAMOS... y no reforzarían las Islas... su plan era dejarnos entrar y luego recuperarlas !!)
- y finalmente aconseja, textualmente:"Para enfrentar la eventualidad de una reacción estrategia militar por parte de Gran Bretaña, esta Comisión de Trabajo concluye que el Comité Militar debiera designar un organismo en el más alto nivel de la conducción, responsable de la actualización permanente de la situación, que conlleve la tarea de la confección de una nueva Directiva Estratégica." O sea, en palabras más simples, decimos nosotros, "SE NECESITA UN MINISTERIO DE DEFENSA EN SERIO !!

Los Planes contribuyentes

Entonces, cada Estado Mayor de las respectivas Fuerzas comenzó - a fines de Marzo 1982- a planificar su propia participación en esta operación, de acuerdo a los planes del maximo nivel de conducción.

Como se habrá percibido, se trataba fundamentalmente de una OPERACION ANFIBIA, sin oposición estratégica prevista, que habia sido prolijamente planeada en el Comando de Operaciones Navales. Con respecto a la Fuerza Aerea Argentina, no presentaba ningún requerimiento operacional, excepto el de alistamiento. Pero además esta operación anfibia se complementaba con una secundaria de aerodesembarco y aquí sí, la FAA tenía responsabilidad; Crear un grupo comando para proveer un aerodromo, donde aterrizarían dos C-130; posibilitar el transporte aéreo a parte de un Regimiento de Infantería(RI 25) y luego operar dicho aeródromo las 24 hs del dia y ejercer tareas de transito y control aereo.

En este criterio se basaron los primeros planes de la FAA que

se emitieron el 29-Mar-82, por parte de sus dos Comandos aereos operativos permanentes: el Comando de Operaciones Aéreas y el Comando de Defensa Aérea. Estos Planes tenían las siguientes misiones: (3)

- El Plan "Azul y Blanco" del Cdo.Ops.Aéreas: "Organizar y operar una Fuerza Aerea de Tareas, dependiente de un Comando conjunto en capacidad de: Crear el Grupo Comando LADE, aprestar medios de transporte operativos y ordinario e integrar un aeródromo con sus correspondientes medios de seguridad y defensa y servicios, ejecutar una operación aerotransportada, satisfacer requerimientos de transporte aéreo, realizar operaciones aéreas de exploración y reconocimiento lejano, de reconocimiento ofensivo, de búsqueda y salvamento y evacuación sanitaria, detectar e identificar aeronaves en alcance radar y mantener en funcionamiento H24:00 el aerodromo, a fin de contribuir a la ocupación y mantenimiento del objetivo y el ejercicio simultáneo del Gobierno militar".-

- El Plan "Caburé Azul y Blanco" del Cdo.Def.Aerea: "Proveer los medios que requiera el componente aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas y preveer, coordinar y ejecutar la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales."

Y estos eran los Planes que teniamos, los argentinos, en el orden Nacional y en particular de la FAA, antes del o2 de Abril. Aclaramos que existían tambien los planes contribuyentes de las otras Fuerzas Armadas argentinas, que no incluímos aquí dado el tema eminentemente especifico -de la batalla aerea- de nuestro libro.

Vayamos entonces a ese inolvidable 02 de Abril de 1982. !!

LA RECUPERACION DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS

Cumplimentando la planificación -ya analizada- y en base a la Resolución de la Junta Militar (26-mar-82) zarpó, desde Puerto Belgrano, el 28 de Marzo, la Fuerza de Tareas Anfibia No.40 al mando del Contralmirante D. Walter O. ALARRA. Ella estaba compuesta por:

- La Fuerza de desembarco: comandada por el Contralmirante D. Carlos A. BUSSER e integrada por BIM 2 -Agrupación Comandos Anfibios-Secc. Tiradores de Ejercito- Grupo Buzos Tácticos - Reserva.- En total 542 hombres.
- El Grupo de Transporte. Buqeu desembarco ARA CABO SAN ANTONIO, rompehielos ARA ALTE IRIZAR y el transporte ARA ISLA DE LOS ESTADOS.
- El Grupo de Apoyo. Fragata tipo 42 ARA HERCULES -ARA SANTISIMA TRINIDAD y corbetas ARA DRUMOND y ARA GRANVILLE.

- Grupo de Tareas Especiales: Submarino ARA SANTA FE.

La inolvidable Fuerza Numero 40 navegó -~~con todas~~ para materializar las esperanzas de su pueblo- rumbo a nuestras Islas Malvinas; aquellos buques iban a rescatar el honor nacional y cumplir con el deseo ferviente (las Malvinas argentinas) que cada argentino ~~adopta~~ incorpora en su corazon cuando se siente tal... soportó mares bravíos y el 01 de Abril, a última hora informó que se encontraba lista para el asalto final. En el buque ARA CABO SAN ANTONIO, el Contralmirante Busser difundió su histórica proclama rebautizando la operación con el codigo de ROSARIO y dando la primera imagen, al enemigo, de la idiosincracia de aquellos hombres que salían a defender la Patria entrampada.

La situación en las Islas Malvinas

El gobernador británico de las Islas, Rex HUNT contaba en esos momentos con:

- 40 Infantes de Marina (RM) al mando del My. M.NORMAN. recién arribado
- 40 Infantes de Marina (RM) proximos al reelevo al mando del My.G.NOOT. De estos 22 estaban embarcados en el Endurance o en Georgias.
- Una fuerza de civiles paramilitar, de 23 hombres, sin entrenamiento.

El gobernador habia sido alertado, por Londres de que un submarino argentino había dejado su apostadero con rumbo probable a las Islas Malvinas. Al dia siguiente -01 Abr- el FO le informó concretamente que una considerable fuerza de desembarco argentina se dirigía a Stanley con la evidente intención de invadir las Islas. Hunt, apreciando que los lugares probables de desembarco serían Pta. York (al N. de Peninsula de Freysinet) y el Aerodromo (helidesembarco) desplegó sus 67 infantes de Marina, entre esa zona y la ciudad, para interceptar a los argentinos y una guardia personal en la casa de Gobierno, donde el resto de los desplegados tendrían que concentrarse ante el avance argentino. También preparó a la poblacion mediante mensajes radiales iniciados alas 20:15 del 01 Abr alertando sobre la inminencia de la invasión y dando consejos respecto al comportamiento de los civiles, que culminaron con la declaración de emergencia a las 0425 del 02 de Abril.

Nuestro desembarco.

A las 01:30 del 02-Abr, el puesto de Comando de nuestra Armada informó que"desde las 22:00 del 1 Abr hay un grupo de marinos argentinos en las Islas Malvinas"

A las 0030 los helicopteros de la ARA SANTISIMA TRINIDAD y del ARA ALTE IRIZAR comienzan el helidesembarco de la Agrupación Comandos Anfibios en Puerto Enriqueta (4 Km al S. de Stanley) con el objetivo principal de MOODY BROOK (barraca de los RM britanicos).

1-KC 130
4 - F28 (Focker) de transporte, apoyado por un
Focker F-27 de Busqueda y salvamento y un
Guarani G-II de enlace.-

Los buzos tácticos, lanzados desde el Submarino SANTA FE para tomar el faro de San Felipe, en realidad se encontraron con fuertes mareas que impedían su avance náutico; emplearon entonces tablas de surf y demoraron casi seis horas en llegar a la playa. Lograron su objetivo a las 03:30 hs y desde allí apoyaron el desembarco del BIM 2 y tropas del RI 25 provenientes del Transporte ARA SAN ANTONIO en la Playa York. Desde allí iniciaron la marcha hacia el Aeropuerto que encontraron obstaculizado y saboteado su radiofaro, demorandose en su habilitación una hora más de lo previsto. Pero logrado esto convergieron desde él sobre la casa de gobierno, mientras los Comandos Anfibios lo hacían del lado opuesto (el Oeste) Moody Brook.

Las fuerzas defensoras británicas se replegaban sobre la casa de gobierno lo que delineaba las acciones finales.

A partir de las 07:30 hs del 02-Abr, la Fuerza Aérea Argentina, en una operación aerotransportada lanzada desde Comodoro Rivadavia, integrada por ~~dos~~ cuatro aviones C-130 (al frente)(x), inició el desembarco del resto del RI 25, en el Aeropuerto Malvinas, el cual a partir de ese momento pasó a llamarse BASE AEREA MILITAR MALVINAS y quedó bajo la responsabilidad del Comandante de la Fuerza Aerea de Tareas Malvinas, Br.L.G.CASTELLANO.

En los jardines de la casa de gobierno, al amanecer, se habian concentrado las fuerzas y allí se dirimirían las acciones finales.

Se establecióx entonces un cambio de fuego en el que el CC (IM) Pedro Eduardo GIACHINO, al frente de los Comandos Anfibios, al pretender tomar dichas instalaciones, fué herido gravemente en un patio del lugar. Ddos subalternos, el TF D.GARCIA QUIROGA y el Cabo segundo E.URBINA, que intentaron auxiliarlo fueron tambien heridos. Cuando finalmente GIACHINO fué recuperado ya era tarde para salvarle la vida. Pero nuestras fuerzas habían cumplido con honor, su compromiso de que la operación fuera incruenta, para los británicos.

Poco más tarde llegaron los vehículos blindados anfibios LVT P7 del BIM 2 lo que obligó al gobernador a parlamentar. Cesó el fuego y HUNT se rindió a las 09:15 ante el Cte. del TOM. Gen.Div. GARCIA.

Al culminar esta impecable operación anfibia, orgullo de nuestra historia naval militar -eran las 11:20- y después de 149 años, flameó nuevamente en las Islas Malvinas, nuestro pabellón nacional.-

LA TOMA ARGENTINA DE GRYTVICKEN

Los movimientos navales previos

Entre el 27 y 29 de Marzo-82 el ARA BAHIA PARAISO, con el

Comandante del area naval antartica, CN C.TROMBETA, abordo, continuó a la expectativa en aguas de la Bahía Stromness y en comunicación radial con el equipo de Davidoff en Leith. ~~tiene a su bordo al Grupo Alfa.~~

El dia 29 de Marzo-82, zarpó - desde Puerto Belgrano- la Corbeta ARA GUERRICO dirigiendose, en sigilosa, a Georgias. Navegó con temporal y vientos muy fuertes durante más de trés dias.

El 01 Abr.82 ambos buques reciben la Orden de Operaciones que prevée la ocupación de Grytvicken y mantener Leith.- El 02 de Abr. el Cte del area naval antartica, abordo del ARA Ba.Paraíso, recibe la orden de ejecutar la operación prevista, pero el retraso de la Corbeta ARA GUERRICO que recién arribó a la Bahia a las 17:00 hs obligó a demorar la operación hasta el dia 03 de Abril, en las primeras horas.

Este 02 Abr el Cte naval Antartico argentino se comunicó por radio -canala 16- con el jefe del BAS (british Antarctic Survey, en Gritvicken anunciandole que debía estar atento al mensaje que le transmitiria en las primeras horas del 03 Abr. Esa noche los buques fondean en Bahia Cumberland (la Guerrico) y en Bahia Stromness (el Bahia Paraíso). El Grupo Alfa, abandona Leith y reembarca en la madrugada en el Bahía paraiso; permanece como reserva a bordo.

A la mañana siguiente la Corbeta Guerrico atraca al Bahia Paraíso (en Stromness) es reabastecida de combustible al tiempo que entrega al Bahia Paraíso armas, equipos y trasborda a la Sección de IM.

Se realiza entonces una reunión -en el Bahia Paraíso- presidida por el CN TROMBETA e integrada por los Jefes de las distintas unidades donde se dan las ordenes finales.

El concepto de la operación era: desde aguas de la Bahía Cumberland, ambos buques se separarán: la Guerrico entrará en la Bahía Guardia Nacional y desde el Bahia Paraíso se lanzaran trés oleadas de helidesembarco (poseía dos helicopteros) a las proximidades de Grytvicken.

<u>La ejecución</u>

A partir de las 11:00 hs de este 03 Abr se inicia la acción:

- Ingresa la Guerrico a la Bahia Cumberland y enfila lentamente a la Bahia Guardia Nacional. La precede el Bahia Paraíso. Desde éste se establece (11:10) enlace con el Jefe de la Base Grytvicken (civil del BAS) y -por canal 16- le intima rendición. Este contesta por otro canal (1255 Khz) donde se encontraban en escucha todas las estaciones inglesas de la red antártica y el Endurance: que esperen pués tiene ordenes contradictorias. Entra entonces, en la misma frecuencia el Endurance y le ordena-"proceder de acuerdo a lo acordado". Posterior

mente - a través de las declaraciones de los prisioneros británicos se supo que las instrucciones acordadas eran ofrecer resistencia a efectos de obligar a las unidades argentinas a emplear la fuerza (y aparecer como agresores, según la estrategia del más alto nivel inglés).-

- Se lanza entonces, del Bahía Paraíso al helicoptero Puma con la primera oleada de IM prevista. Este Grupo desembarca en las proximidades del muelle sin oposición, mientras la Guerrico se internaba en la Bahía Guardia Nacional. Nuestros IM helidesembarcadosinician el avance hacia el Hospital (Shackleton House) y entonces, desde allí reciben fuego nutrido de armas automáticas. Sus comunicaciones con el buque no funcionan.
- Se lanza la segunda oleada con el mismo helicoptero, pero éste ahora no ejecuta el mismo recorrido, se adelanta al muelle y sobrevuela el Hospital, justo en la posición enemiga. Allí recibe 11 impactos de armas automáticas que lo averían seriamente, matan a dos conscriptos (ALMONACID y AGUILA) y hieren seriamente a otros dos. El piloto vira alejandose, con su maquina averiada, ~~dentro de la Caleta~~ Capitán Vago que alcanza a cruzar y aterriza ~~y aterriza~~, como puede en la costa sur, quedando fuera de distancia de tiro del Hospital. El Puma, de nuestra aviación de Ejercito quedará para siempre en esa lejana costa. Los sobrevivientes inician la marcha, bordeando la Caleta hacia la factoría Grytvicken, al fondo de la Caleta.
- La Guerrico, internada ahora en la Caleta, abre fuego naval sobre el Hospital, pero sus armas se traban y pasa entonces, frente al enemigo, a cuerpo gentil, recibiendo más de doscientos impactos. Vira y se aleja, tirando ahora por la otra banda. Tiene un muerto y cinco heridos en su tripulación.
- El otro helicoptero, el Allouette, que hasta aquí realizaba tareas principalemte de observación y enlace, pasa ahora a reemplazar al Puma e inicia el desembarco, cerca de la factoría de Grytvicken de la tercera oleada (ahora a trés hombres por vez). Previamente trasladó a los dos heridos del Puma al Ba.Paraíso.
- La Guerrico -ahora más alejada en la boca de la Caleta- reinicia el fuego sobre el Hospital que se ha evidenciado como el único punto de resistencia militar (allí se encontraban 16 RM). Mientras tanto nuestros IM, desembarcados en la costa sur, comienzan a reunirse en proximidades de la factoría; a su vez el primer grupo IM posicionado cerca del muelle, avanza bajo el fuego hacia el hospital.

- Ha transcurrido una hora y media desde que se inició el ataque, cuando la Guerrico avisa que el enemigo enarboló paños blancos y otros grupos agitan pañuelos (tambien blancos). Se le ordena acercarse nuevamente y confirmar. Evidentemente la guarnición militar británica se rinde. Son casi las 13:00 hora argentina.
- Se helidesembarca, ahora en el Allouette, al Jefe del Grupo Alfa quién, con el Jefe del Grupo de RM, se dirigen a la Iglesia de Grytvicken (detrás de la factoría) donde se rinde el personal civil del BAS. Comienza entonces la evacuación de prisioneros abordo del Bahia Paraíso, entre ellos hay un herido el CIB (RM).N.ANDREW. En total son 22 Royal Marines y 13 civiles.
- A las 20:00 se han terminado las tareas de embarque en Grytviken. El Grupo Alfa ha reembarcado y será luego desembarcado en Pto Leith para quedar a cargo de esa guarnición. Queda en Grytvicken el Jefe de la Sección de IM TN LUNA con su pequeña tropa de 30 hombres y personal tecnico de comunicacionesy sanitaria. Tambien quedan 15 civiles ingleses (del BAS) que habiendose dispersado seran un problema latente.

Siendo las 03:00 de esa noche que precedía a un dia muy intenso, se retiraron nuestras unidades de superficie navales (EL ARA BAHIA PARAISO navegando a popa de la ARA GUERRICO) con rumbo a Rio Grande. En sus bodegas hacían su última navegación trés gloriosos muertos argentinos. Aquí tambien se había cumplido con la exigencia autoimpuesta por nuestras autoridades: OPERACION INCRUENTA. Una especie de estilo guerrero argentino, que no fué tenido en cuenta por el enemigo en su acción sicologica internacional.-

L L A M A D A S - CAPITULO III

LA GUERRA

(1) CAERCAS - Anexos.

(2) Proclama de Busser -o parte-.

(3) Informe Histórico Oficial de 1ª F.A.A.

254

LLAMADAS - CAPITULO I

(1) Memorias de Alexander Haig - Año - Edit. Cap. Don't Reward Agression.

(2) "La movilización desde el Reino Unido y sitios de estacionamiento de sus fuerzas en Europa, según el programa contribuyente a la OTAN, conformó una Task Force constituída por más de 8.000 Soldados y Oficiales distribuidos en sus distintas unidades, logisticamente apoyadas por más de 20.000 hombres entre personal de la Flota naval, de la flota mercante, flota de servicios, que completaron un tren naval de aproximadamente 120 buques en el Atlántico Sur, en menos de 7 semanas. El número de buques empleados fue aún superior al mencionado, teniendo en cuenta los reemplazos que urgentemente se hicieron desde Europa para cubrir las naves hundidas o fuera de servicio operacional por los daños infligidos por las fuerzas Argentinas.
Los buques de la flota mercante transportaron más de 110.000 Toneladas de abastecimiento, incluyendo más de 105 aviones al Atlántico Sur.
El circuito cerrado entre Ascensión Island y zona de exclusión, movilizó buques tanque que transportaron más de 450.000 Toneladas de combustible. Los buques de apoyo de la RFA suministraron continuamente municiones, armas y repuestos aeronáuticos, misiles y combustibles especiales, agregándose el traslado de aproximadamente 300 helicopteros" (Malvinas-"Su advertencia termonuclear" - Portela -A-2 editora 1985 -pág. 32).

(3) Distancia entre Isla de los Estados y Gran Malvina (Cabo Belgrano)

(4) Anexo II/I Comisión de Análisis y Evaluación de Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur - En adelante CAERCAS -.

(5) Anexo II/2 CAERCAS.

(6) Resolución 3160 - XXVIII.

(7) Proceso de Reorganización Nacional. Gobierno de facto (militar) surgido del derrocamiento del Gobierno Constitucional de María E. Martinez de PERON.

(8) Informe Franks ¿que és?.

(9) El Comité de Defensa es el máximo organismo del Poder Ejecutivo Británico atinente a la defensa nacional, está integrado por el Primer Ministro, Ministro RR.EE., Ministro Economía, Secretario Hacienda, Ministro Interior, Subsecretario Defensa y los jefes de EM de las FFAA, cuando se los requiera.

(10) Observese estos dos aspectos: 1) Este estudio se está elaborando en el año 1976. A fines de 1987 el Reino Unido finalizaba de construir la pista (3 km) de Mount Pleusant (Isla Soledad) y mediante el ejercicio FIRE FOCUS, ha demostrado en 1988, que ahora puede usar el modo aéreo. 2) El empleo de la Isla de Ascensión estuvo previsto desde -al menos- dicho año 1976.

(11) Te la devuelvo pero me la alquilas por. tanto tiempo.-

///-

CAPITULO IV - LOS ARGENTINOS ANTE LA GUERRA EN ABRIL DE 1982

Los nuevos planes ante la inesperada situación

La conducción superior nacional argentina y la operacional, a medida que iba tomando conocimiento de la reacción militar británica (y sufría las consecuencias de su ofensiva sicologica) iba ajustando o modificando las previsiones ante la nueva situación. Lo cual se hizo muy bien, dando talvez las primeras sorpresas a la conducción enemiga. Demostrábamos que para improvisar somos buenos.

En el Estado Mayor de la Fuerza Aerea Argentina, se detectó, por esa epoca, la primera incongruencia doctrinaria.

En las elucubraciones que, saludablemente, se desarrollan entre las Fuerzas, en épocas de paz, se plantean normalmente las responsabilidades jurisdiccionales (o Areas de competencia) de las mismas para evitar superposiciones en su accionar operativo y en el desarrollo de paz de los medios.

En Argentina existe, desde hace muchos años una discrepancia entre la Fuerza Aerea y la Armada, respecto a quién debe proveer el "apoyo aéreo" a las operaciones navales de superficie, submarinas (Aeromaritimas) y anfibias.

Luego de muchas argumentaciones - que no vamos a analizar aquí- se decidió entonces por la posición naval (Resolución COMIL 1/69) (10) la cual especifica que (11) el apoyo aéreo directo -en las operaciones aeromarítimas- es de "responsabilidad primaria de la Armada (Aviación Naval) y colateral de la Fuerza Aerea cuando intervenga en este tipo de operaciones". Además especifica que respecto al apoyo aéreo Indirecto (Superioridad aérea, Interdicción, Exploración y Reconocimiento Lejano) (12) es responsabilidad primaria de la Fuerza Aérea pero que ésta " no podrá desarrollar medios especiales a tal fin" debiendo cumplirla "con los que posea desarrollados para sus otras responsabilidades primarias. Así fué que desde entonces (1969) la FAA debió desmontar su incipiente organización y equipamiento aeromarítimo.

Nueva Reflexion

Creemos que una de las lecciones más grandes que nos deja este conflicto de Malvinas es que, la mayor deficiencia operacional argentina fué NUESTRA INCAPACIDAD PARA OPERAR EN FORMA CONJUNTA (13). Y para lograr en el futuro ese anhelo, uno de los requisitos coadyuvantes es determinar con claridad la asignación de responsabilidades operativas a cada fuerza, teniendo en cuenta nuestros probables conflictos, nuestros recursos, nuestra idiosincracia y ahora nuestra experiencia de guerra.

El Teatro de Operaciones Malvinas ofrece un caso muy espe-

cial; su territorio y aguas contiguas permiten el empleo de la aviación con base en tierra, desde el Continente. Hay que decidir claramente quienes lo ejecutan y sobretodo quienes comandan y controlan. Porque es muy cierto, a nuestro juicio lo que dijo, en Julio de 1982 el Vicealmirante británico IAN Mc GEOCH (Director de la revista Naval Forces -GB) refiriendose a las enseñanzas de esta guerra recién finalizada:

> "Por lo tanto, aún mejorando las actuales defensas abordo de todos los buques -misiles y antimisiles, cañones antiaéreos, detectores y contramedidas electrónicas -"la amenaza de los aviones basados en tierra seguirá siendo el más potente factor limitativo en las operaciones de los buques de superficie y de los movimientos de los mercantes."

<u>El Plan de Operaciones del Comando Aéreo Estratégico</u>

Ante la nueva situación presentada por la reacción británica, en Abril-82- y ante el hecho consumado del conflicto en ciernes contra una formidable Task Force, el Estado Mayor de este Comando recién creado, en adelante CAE, estimó que la Fuerza Aérea Argentina estaba en condiciones de ejecutar operaciones de ataque a buques y de apoyo directo sobre nuestro archipielago o aguas relativamente próximas y no solo cumplir un rol de Transporte y Control aéreo como se le había asignado. Para Estas operaciones de combate sobre el mar y sobre las Islas, ~~si bien~~ -como vimos- la FAA no tenía los medios más idoneos ni el entrenamiento correspondiente de sus tripulaciones. Pero pensaba que -con la colaboración de nuestra Flota de Mar, que haría de maestra y sparring- se podría estar en aptitud para atacar a la Task Force cuando entrara dentro de nuestro radio de acción.

Estas inquietudes de dicho Estado Mayor fueron presentadas entonces a la conducción superior. Así se decidió que el 04-Abr-82 se reunieran en el Edificio Libertad (14) el Comandante del TOM GenDiv. GARCIA, el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlatico Sur, en adelate TOAS VAlte LOMBARDO y el Comandante del Comando aéreo Estratégico (CAE) Br.My H.C.WEBER. Allí se acordó (15) que, en este conflicto, la FAA ejecutaría las siguientes tareas operacionales:

- Mantener el puente aéreo, aún en caso de concretarse el bloqueo naval.
- Realizar tareas de Exploración y Reconocimiento Lejano con aviones KC 130 al Este de las Islas en coordinación con los medios aeronavales.
- Realizar Operaciones Aereas Estratégicas (Interdicción) a los buques enemigos.

- Realizar Operaciones aéreas tácticas (apoyo de fuego cercano, Exploración y Reconocimiento, Búsqueda y Salvamento, Defensa Aerea Indirecta y Directa en las Islas Malvinas y los asignados a la Fuerza Aérea Sur. (16)

Como consecuencia de este acuerdo que como vemos modificaba veladamente la Resolución COMIL 1/69, el CAE, el 5 de Abril-82 creó el Comando de la Fuerza Aérea Sur y además el Comando Aéreo de Transporte y dos dias después emitió un nuevo Plan de Operaciones, el No 2/82 - "Mantenimiento de la soberanía"- el cual tenía por misión:

"Realizar tareas de Exploración y reconocimiento en coordinación con el Comando del TOAS, en las areas adyacentes a las Islas Malvi-(500 millas nauticas); realizar la interdicción estratégica posible a la flota inglesa; realizar en las Islas Malvinas operaciones aéreas tácticas mediante tareas de eploración y reconocimiento, reconocimiento ofensivo, apoyo de fuego cercano y defensa aérea directa; prever la defensa aérea de Rio Grando, Rio Gallegos, San Julian, Santa Cruz y Comodoro Rivadavia y realizar operaciones de diversión a las fuerzas enemigas." Este plan creaba y asignaba tareas específicas a la Fuerza Aérea Sur (FAS en adelante) y establecía las medidas de coordinación con el Comando del TOAS.-

El Plan de Operaciones de la FAS

El Comando de la FAS -ya instalado para esta fecha en Comodoro Rivadavia- emitió , el 16 de Abril, su Plan de Operaciones Esquemático 1/82 cuya misión era: (17) Neutralizar la posible acción de la Fuerza de Tareas Naval inglesa, realizando operaciones aéreas y terrestres , a partir de la fecha y hasta la finalización de las hostilidades, a fin de contribuir al ejercicio pleno de la soberanía en las Islas del Atlantico Sur.

El resto de los planes contibuyentes.

Hemos citado, con algún detalle, los planes específicos de la Fuerza Aérea, pero debemos destacar que en igual medida y con la misma profundidad, Ejercito y Armada, o mejor dicho, el resto de los Comandos intervinientes, produjeron igual planificación. Ella fué:

- El Plan de Operaciones del TAS [TOAS] - el 12 de Abril de 1982 (18)
- El Plan de Operaciones 02 - Fuerza de Tareas 79 -12-Abr-82 de nuestra Flota de mar (19).
- El Plan de Operaciones de la Fuerza de Tareas Aeronaval 02/82 , del 15-Abr-82 (20)
- Orden de Operaciones 1/82 - Defensa- de la Agrupación Ejercito Malvinas, del 15 - Abr-82 (21).-

Como se apreciará, todos los niveles operacionales cumplimentaron correctamente todos los pasos correspondientes a las ordenes y previsiones que, en el campo operacional, los respectivos Estados Mayores corresponde que analicen y emitan las disposiciones. Esto se hizo y muy bien por parte de todos los Comandos operacionales una vez que se habían lanzado los hechos. Es decir que si bien puede criticarse la planificación estrategica del maximo nivel de conducción política (Denac-Plan Esquemáico) que hemos analizado in extensu (Cap) no así se lo puede hacer, aún cuando se disienta con sus criterios, con respecto a la planificación operacional.

EL DESPLIEGUE DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

En el continente

Los medios aéreso de combate, que operarían en el Atlantico Sur fueron asignados al Comando de la la FAS ~~excepto inicialmente dos de Transporte y Exploración Lejana~~ y parcialmente los transportes aereos estrategicos. Estos medios ~~de de FAS Fueron~~ se desplegaron en los siguientes asientos geográficos de nuestro litoral patagónico:

- BAM CRV - Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia - Asiento del Comando de la FAS (Br.E.H.CRESPO - Br.R,F.CAMBLOR) - Escuadrón MIII Escuadrón FENIX LR 35 y similares - G1TA (a partir ~~1 May~~ 15 Abr) G1VA AAe - ByS.
- BAM TRE - Base Aérea Militar Trelew - Jefe Com.CACERES - Escuadrón Canberra MK 62 .
- BAM SCZ - Base Aeŕea Militar Santa CRUZ - Jefe Com GIAMPAOLETTI Escuadrón IA 58 Pucará. Medios de E y R y de B y S.
- BAM SJU - Base Aérea Militar San Julian- Jefe Com. MAIZTEGUI Dos Escuadrones de Skyhawk A4 C y un Escuadrón de M V Dagger.
- BAM GAL - Base Aérea Militar Rio Gallegos - Jefe Com. RODONI Dos Escuadrones de A4 B Skyhawk. Una escuadrilla de MIII
- BAM GRA - Base Aérea Militar Rio Grande - Jefe Com. CORINO Escuadron de M V Dagger.

En Malvinas

Por otra parte la FAA puso a disposición del Comando del TOAS personal y medios para integrar el componente aéreo subordinado al Comandante del TOM, inicialmente y luego de la Guarnición Militar Malvinas. Estas unidades estaban bajo el mando del Br. L.G.CASTELLANO e integradas así:

- Estado Mayor del Componente aéreo: Vicecomodoros GILOBERT, ALEGRIA y ARANDA. Mayores OLIVA, FERNANDEZ, KAJIHARA, CATALA y PERGOLINI.

BAM MLV - Base Aérea Militar Malvinas (ex.aeropuerto Stanley)
Jefe Com. H.DESTRI.

BAM DWN - Base Aérea Militar "Condor" - en Goose Green - Jefe Vice-Comodoro W.R.PEDROZO.

Escuadrón Aeromovil Pucará (12 IA58) Jefe My. NAVARRO

Escuadrón Helicopteros (CH 47 y UH-1H) Jefe My.POSE

Escuadrón Vigilancia y Control Aéreo - Jefe My.SILVA

Escuadrón Antiaéreo Jefe My MAIORANO

Grupo de Operaciones Especiales: Jefe VCom CORREA

Centro de Comunicaciones: Jefe My.Gonzalez Iturbe

El cambio del objetivo estratégico

Nuestra conducción superior - ahora el Comité Militar- al comprobar la reacción político militar británica y también, porque no decirlo, influenciado profundamente por la reacción popular demostrada en Plaza de Mayo en estos primeros días de Abril, decidió reforzar nuestra Guarnición militar en Malvinas, para disuadir al gobierno británico y a los negociadores diplomáticos, de su posición de fuerza y poder negociar en las mejores condiciones. O sea que el Comité Militar argentino cambió el objetivo estratégico de Ocupar para negociar, por uno más complejo de: REFORZAR (las Islas Malvinas) para DISUADIR (a Gran Bretaña) y entonces NEGOCIAR.

Así fué que se incrementaron las fuerzas terrestres de 500 a 9.000 hombres en esta primera decisión y finalmente alcanzando a 12.300 al completarse dos Brigadas de Infanteria, un Batallón de Infanteria de Marina y los servicios de apoyo para el combate.-

Aclaración final

Si bien el objetivo de este libro es tratar, con cierta amplitud y en la forma más amena posible- la BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -tal su título- estos Capítulos introductorios nos parecían indispensables para enmarcar la posterior actuación operativa de la Aviación Argentina y establecer, someramente, los principales factores que afectaron su desempeño en esta guerra.

Como se habrá visto no solo hemos narrado con la maxima fidelidad posible lo sucedido, sino que hemos asumido, con todo respeto- pensamientos muy personales de muchos de los hasta aquí protagonistas en los maximos niveles, responsables de haber llegado al conflicto armado; hemos tambien arriesgado nuestra opinión en temas doctrinarios y políticos, del nivel nacional y pretendido destacar algunas deficiencias con el solo anhelo de que se transformen en lecciones que nos impidan repetirlas en el futuro.

261

Sin dudas el espectro de la situación es mucho más complejo que el aquí descripto y existen otros factores diplomáticos, políticos, económicos, psicosociales en incluso militares (navales y terrestres) sobre los que no opinamos pués no somos especialistas y estos protagonistas nos merecen el maximo de consideración.-

Introducción
Aclaración a la Segunda Parte

Entramos ahora en la parte más (bella) de este libro: Las Operaciones Aéreas Militares, que se desarrollaron en nuestras Islas Malvinas y aguas adyacentes, en Abril Mayo y Junio de 1982.

Trataremos que el lector vea y sienta lo que vieron y sintieron nuestros soldados del aire en sus increíbles hazañas. Estos soldados pertenecen a una amplia gama de hombres militares (y civiles) desde el mecánico de avión o armero que vivía en la aparente seguridad del continente pero que seguía con su alma a su avión en cada salida, o el operador del radar que con sus ingenios electrónicos vuela por donde alcanza su emisión, o el artillero antiaéreo que lucha desde tierra como un piloto de caza, o el Observador del aire (POA) que, escondido en terrenos inhospitos y solitarios escudriña el cielo (y la tierra... y el mar) hasta agotar sus fuerzas, para avisar del peligro que acecha o hasta el más humilde soldado de guardia que en los puestos de centinela rezaba porque su Patria ganara, mientras vigilaba en la soledad patagónica o malvinense... hasta los Estados mayores de los Comandos patagónicos, malvinense o porteños, donde se decidía la vida y la muerte y se trabajaba incansablemente para prever los máximos detalles que dieran eficacia y seguridad a las operaciones aéreas, logisticas y tecnicas. Este libro no olvida a estos personajes, los bendice... pero creemos que todos ellos se sintetizan en uno solo: EL PILOTO ! Ese aviador militar jamás se siente más ni menos que ninguno de ellos... pero su actuación los abarca a todos. Tiene el privilegio infinito de encarnar el esfuerzo y el espíritu de todos los demás; de la Fuerza Aérea como Institución. Su exito es el triunfo de todos (y así lo siente profundamente) pero sus errores o su mala estrella son solo de él (y tambien esto lo acepta) y normalmente los paga con su propia vida.

Por ello -alertamos al lector- las paginas que siguen van a mostrar las operaciones aéreas generalmente a través de sus pilotos (o tripulacio

nes).

Talvez esa sensibilidad del piloto -y en especial del piloto de combate- aflore un poco exageradamente en nuestra descripción y, sin quererlo, mostremos nuestra alma y corazón... Afirmamos que hemos tratado por muchos medios y repetidas correciones, de ocultarlo... pero no estamos seguros de haberlo logrado completamente.

Alla vamos !!

PARTE II

CAPITULO XV - LAS OPERACIONES MILITARES AEREAS

ABRIL Y LA BATALLA DEL 1o DE MAYO

En el año 1962 visitó nuestro país el Principe consorte británico - Duque de Windsor Principe FELIPE - marido de la Soberana británica -S.M. ELIZABETH II.- En realidad vino en viaje de descanso, a visitar muchos amigos que tiene en nuestro país, conocer sus estancias y... jugar polo. El Presidente de nuestra Nación de aquel entonces, Dr. Arturo FRONDIZI, le ofreció una recepción oficial en la casa Rosada y allí le presentó a su gabinete. Pocos sabían que Felipe -un poco aburrido de tantas presentaciones que tiene que soportar diariamente, en sus actividades oficiales, se entretiene, a veces, preparando alguna pregunta incisiva, que lanza como estocada a alguien en el momento de saludarlo.

En esta eligió al entonces Ministro de Guerra argentino - el General Rosendo FRAGA - y al estrechar su manó le preguntó: ¿Cuánto tiempo hace que su Ejercito no entra en guerra?... El General, un poco desconcertado por esta actitud pensó rapidamente: Y... dijo, desde la guerra del Paraguay (y calculó)... hace alrededor de 100 años...

Entonces Felipe lució su preparada sapiencia real, y dijo: Cuidado ! es mucho tiempo !...

Talvez el General no entendió qué le queria decir, pero Felipe le estaba dando un consejo de oro !...

En el Reino Unido saben muy bien que si las Fuerzas militares no guerrean de vez en cuando, comienzan a degenerarse, a corromperse... se transforman en una organización que, poco a poco, va olvidando su "razón de ser " y comienzan a progresar, en su interior, individualidades que poco tienen que ver con la guerra y mucho con otras habilidades humanas como las relaciones públicas, la mistificación intelectual, las dotes sociales, los apetitos personales, etc.etc, lo cual acelera su descomposición profesional.

A la Fuerza Aérea Argentina, 2o años más tarde (1982) le pasaba algo (o mucho) de esto... Pero además, nuestra Institución no tenía historia bélica ! jamás había participado en una guerra ! Su capacidad operativa estaba montada por comparación a otras Fuerzas aéreas más antíguas, normalmente del hemisferio norte, que tenían experiencia de combate, aunque ya lejana. Por otra parte es sabido que la experiencia ajena se aprovecha relativamente poco; solo cuando es propia entra profundamente en el ser y produce verdaderas enseñanzas y transformaciones saludables.- Sus sistemas de armas se habían probado en ejercitaciones

periódicas y así se suponía estar en condiciones operativas.

Pero lo que nunca se había comprobado era SU ESPIRITU... su verdadera alma... porque esta cualidad fundamental, en una Institución militar, solo aparece con nitidéz en el momento supremo del combate.

<u>El espíritu de la Fuerza Aérea</u>

El espíritu de una Fuerza Aérea, como, todo espíritu, es una gracia de Dios N.S.... y en la FAA El es el principio y fin del todo. Luego está integrado por la vocación aeronautica de sus hombres... la aviación, el privilegio de volar produce hondos fervores en casi todo ser humano. Después, al hacerse militar, ese fervor se incrementa en vocación nacional: el espíritu de Patria conque todo ciudadano llega a sus escuelas, bases y unidades se acrecienta al infinito, puesto que además de consolidarse su convicción de que dará la vida por defender su bandera... cuamdo comienza a volar, tiene el privilegio de recorrer su territorio integralmente; desde las mayores alturas puede admirarla casi totalmente... y certifica con sus ojos y su alma su divina magnificencia, sus bellezas incomparables, su extensión y enormes potencialidades, ... y cómo su pueblo la vá transformando con su esfuerzo... y comienza a amrla... diriamos y perdónesenos la petulancia, a amarla más que nadie; el aviador se enamora perdidamente de su Patria Argentina. (No tanto a su institución, sino a su Patria) La adora. Y como en todo amór se entrega totalmente a ella. Y más aún, disfruta de su inmensa dicha de ser aviador, solo si es en Ella.

Se convierte entonces en un guerrero enamorado de su causa e impregna con su testimonio a todos los otros hombres que trabajan junto a él en el todo institucional. Y todos marchan con la misma consigna: Ser más.

El Espíritu de una Fuerza Aérea, no és, como podría pensarse, la sumatoria del espíritu de sus hombres. Tiene su propia personalidad institucional, que se la presiente en la paz pero que solo se la puede palpar claramente, nítidamente, en la guerra!

Por ello, en aquellos benditos dias de Mayo y Junio de 1982, cuando llegó el supremo compromiso del combate, afloró naturalmente ese desconocido.. desconcertante, ESPIRITU DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA. Y este espíritu sorprendió al enemigo, ~~pero también~~ y más aún... a los propios integrantes de la Fuerza Aérea Argentina.

Fué como una inspiración que movía al unísono a toda una organización. Un todo que tenía vida propia.

Desde los Comandos del maximo nivel hasta los equipos de trabajo más humildes en tierra, pasando por todos los organismos de apoyo y servicios, se producía una interrelación de fuerzas que finalmente

resultaba en pilotos y combatientes, completamente serenos, con sus sentidos y conocimientos al maximo, que salían en sus nobles sistemas de armas, que a pesar -muchos- de su obsolescencia, sirvieron más de lo esperado para defender la Patria, con toda dignidad.

Ese era el Espiritu de la Fuerza Aérea.

Uno de estos inolvidables pilotos, después de finalizada la batalla... ya con el animo sereno, trató de analizar lo que le había sucedido y, entre otras cosas muy profundas dijo: (1)

"Es bueno que la ciudadanía conozca con claridad la intensa y perentoria vocación de nuestros pilotos, de ofrendar su vida en defensa de la Patria, ya que estos hombres, a poco de ingresar a la Escuela de Aviación Militar, se consubstancian con esa filosofía y se sienten dispuestos hasta el heroísmo cuando la Nación los llama

" No soy un hombre cuya profesión le impide tener la misma sensibilidad que cualquier ser humano; odio la guerra más de lo que ustedes créen, "la guerra es algo noble!solo en el espíritu de aquellos que no la conocen", es en el fin donde se halla su nobleza. Desgraciadamente los hombres solo han encontrado la guerra como solución en la búsqueda de la paz.

"En cuanto a mi carrera, cimenté mi experiencia en las Unidades de Caza y mi vida profesional se fué enriqueciendo con el alma de la especialidad. A medida que fué transcurriendo el tiempo comencé a embuírme con el espíritu del Piloto de Caza ~~xxxixxidaxprofxxionax~~ a tal punto que se ha de mantener hasta el último dia de mi existencia; porque en definitiva es lo que alimentó mis sueños, mis ilusiones y marcó decididamente durante la guerra, el porqué de mi existencia y mi destino.

"Pero tambien soy conciente que, el hombre de armas en tiempo de paz, es un ciudadano común. Con sus afanes, sus ilusiones, sus esperanzas, sus afectos, sus amores; en fin con todo lo contingente de una vida plena.

" Ello es así, hasta la hora del combate. Es en ese entonces que debe prepararse para un total renunciamiento. Ya no es él. Ya no es el hermano, el hijo, el padre, el esposo, el amigo. Su vida no le pertenece. Queda esculpida en la gran hipótesis de la guerra, es una total abstracción de lo terrenal y efímero, y ~~xixxyxx~~ siente , en la tremenda soledad de su alma, el acicate de la gloria. No de su gloria, la de su Patria.

"Así fuí a pelear, convencido que era mi deber, a pesar de lo mucho que tenía que perder; mujer, hijos, amigos.. Era conciente que estaba viviendo una situacióo límite; de mi decisión dependía mi vi-

da o mi muerte; difícil compromiso de conciencia. En mis pensamientos estaba Dios, la Patria y mis convicciones, en permanente conflicto con mi familia, mis hijos, aún pequeños e indefensos, que necesitaban la guía de su Padre. No estaba muy seguro de estar preparado para morir. Inmerso en esa marea de contradicciones que convulsionaban mi espíritu, me encuentra el 21 de mayo de 1982, dia de mi derribo.-"

Ya nos contará otras impresiones, a lo largo de esta historia.

LAS OPERACIONES AEREAS DE ABRIL

En este mes la Fuerza Aérea Sur, maximo exponente operativo de la Fuerza Aérea Argentina, desplegaba sus unidades en nuestra patagonia (Cap. III) y su Comando se instalaba en Comodoro Rivadavia. Pero tambien ... la Task Force navegaba decididamente hacia nuestro Atlantico Sur

Por esta época y a pesar de no haberse declarado oficialmente las hostilidades, ya la FAA mostraba su aptitud moral para el combate, al desarrollar algunas riesgosas operaciones de exploración y reconocimiento lejano, que debieran haber advertido al enemigo naval de su peligrosidad futura.

Pero ello no fué así... pareciera que dicho mando británico no comprendía que cuando los aviadores argentinos sobrevolaban la flota con rumbo al sur, en alta mar, frente a las latitudes de Brasil, en aviones de transporte comerciales (Boeing 707) que era con los únicos que podian llegar a esas posiciones, para observarlos, estudiarlos y registrar datos fundamentales para la planificación operativa y que - desarmados totalmente y sus tripulantes sin paracaídas- eran interceptados por los Sea Harriers, en pleno Oceano, los cuales le formaban casi rozandolos, armados con sus misiles aire-aire y sus cañones de 30 mm que podían destruirlos con una sola ráfaga (2)... pareciera, decíamos, que los marinos británicos no evaluaban certeramente el espíritu y profesionalidad de esta FUERZA AEREA y no lo hicieron hasta que recibieron la lección del 1o de mayo..."aprendimos a respetarlos" dijo entonces el Vicealmirante Woodward.

En Abril, la Fuerza Aérea Argentina, por medio de su Comando Aéreo Estratégico (CAE) y de acuerdo con su Plan (Mantenimiento de la soberanía pag...) realizó trés tipos de operaciones aéreas de combate; principales: (I)Exploración y reconocimiento lejano;(II)Bombardeo aéreo estratégico y (III) Transporte Aéreo.(ya alterna dependiendo del CATA)

Exploración y reconocimiento lejano.

Estas operaciones, comandadas por el CAE y con merios aéreos

adaptados de los Escuadrones de transporte de la I Brigada Aérea del Palomar (Bs.As.) estaban coordinadas con el Comando del TOAS, en Puerto Belgrano.-

El CAE proveía los B 707 y C-130 (Hercules) para exploración lejana y para la cercana los Focker F-27 -C500 y G II.- Todos estos medios, de la FAA, dependían del GERA (Grupo de Expl.y Rec.Aéreo) cuyo Jefe fué el Com. FERRI. A partir del 30-Abr-82 este Grupo pasó a depender del Comando de la FAS y se le anexó el Escuadrón Fenix. Aunque el Escuadrón de Boeing y algunos C-130 quedaron dependiendo del CAE.

En la segunda quincena de Abril/82 este Grupo produjo las siguientes operaciones principales:

- El 21, un B-707 3200 ( ) sobrevoló el grueso de la Task Force en 19.40 S/20.37 W y fué interceptado por un Sea Harrier.
- El 24-Abr, nuevamente un B 707 interceptó a la flota en 33.S/28.W identificando a los dos Portaviones y ocho buques de escolta. Tambien fué interceptado por un FRS 1 (3).-
- Este mismo 24 de Abril, en una zona muy lejana, las Islas Georgias, un C 130 sobrevoló e identificó la flotilla que se aproximaba a recupararlas. Al dia siguiente un B 707 ( )confirmó nuevamente esta información.

Bombardeo estratégico.

La información de la exploración anterior motivó que el CAE planificara un ataque a los buques de dicha flotilla por medio de nuestros bombarderos livianos Canberra Mk 62.

Esta operación estaba integrada por un C-130 ( ) que confirmó las posiciones y dirigió la aproximación (Control en vuelo), un B 707 ( ) que acompañaría a los bombarderos y colaboraría en la navegación y 4 Mk 62 ( ) que atacarían en bombardeo en picada a los buques en Georgias.

Sin dudas, era de gran riesgo pués si bien no se encontraría oposición aérea (de aviones británicos) la defensa antiaérea misilística del Destructor HMS ANTRIM y la Fragata HMS BRILLIANT que se encontraban en la flotilla era altamente eficiente y peligrosa, como se comprobó después.

Además el objetivo naval se encontraba a 4.000 km de distancia (de la BAM GRA, desde donde despegaron) y no existía ningún tipo de aerodromo o zona terrestre de alternativa.

La operación se lanzó, el 25 de Abril (?), em horas de la tarde, desde Rio Grande y estaba penalizada por una serie de circunstancias (meteorológicas, posición de los buques en el momento del ataque, comportamiento de los medios propios, etc) que serían evaluados por el control aéreo en vuelo (OCAT) (4) en los distintos momentos críticos de la operación

para decidir de su prosecución o aborto.

En la ejecución de la misión, por parte de este heterogeneo grupo de tarea solo falló un Mk 62 (posición asimétrica al eyectar los tanques de punta de ala) y por lo tanto se volvió a Grande, el resto llegó a las proximidades de Georgias (casi hasta la final de la corrida de tiro) pero la misión fué abortada por el OCAT debido a la meteorología en la zona del blanco y al hecho de que la flotilla se encontraba -guarecida- en la Bahía Cumberland.

Dios no quiso que este 25 de Abril fuera el bautismo de fuego de la FAA, pero para los pocos que conocieron en su momento, esta operación era ya una demostración de la decisión y el coraje conque sus hombres defenderían - a partir de pocos dias más- nuestras Islas Malvinas.

Los aviones regresaron sin novedad a la Base de Rio Grande y posteriormente a BAM Trelew.

Aparentemente la flotilla británica no detectó esta operación. Era inimaginable para lo que -ellos apreciaban- eran las capacidades de la FAA y no afectó para nada la planificación que en esos momentos, en otro teatro, confeccionaba el Comando de la Task Force (Northwood) para el ataque y desembarco en Malvinas, de los proximos dias.

Operaciones de Transporte aéreao

Apenas reasumida nuestra soberanía efectiva sobre nuestras Islas Malvinas, surgieron primariamente, las necesidades de comunicación (marítima y aérea) con nuestro territorio continental. Y sin dudas, el modo aéreo, que al principio era importantísimo para el funcionamiento inicial de fuerzas militares e isleños, pasó a ser vital cuando, a partir del 12 de Abril, Gran Bretaña impuso el bloqueo naval (ZET).-

Se constituyó así un poderoso -aunque costoso- flujo aéreo por el Comando Aereo de Transporte - a las Islas que asombró por sus cifras (9.729 pasajeros y 5.442 Toneladas de carga, solamente entre el 2 y el 30 de Abril). ~~Su volumen estaba desproporcionado con el aeródromo de recepción (la pista de Stanley)~~ ahora convertido -solo en nombre- en la Base Aérea Militar Malvinas, destinatario de toda la carga aérea que llegara al archipielago. Sin embargo -y para orgullo de sus operadores y defensores- esta Base estuvo operativa hasta el mismo 14 de Junio (a pesar de haber recibido 130 -ciento treinta-toneladas de explosivo en ataques que soportó durante el conflicto). En este primer momento, el Grupo de construcciones de la FAA amplió su plataforma en 7.000 metros cuadrados para poder estacionar (de 1 a) trés aviones simultáneamente, que era la primera prioridad.)

Cuando el enemigo impuso el bloqueo naval -y aéreo- (12-Abr) y nuestra Junta Militar cambió el objetivo estratégico (Cap.)

269

(x) y que, como dijimos, fué dirigido por el Comando Aéreo de Transporte.–

el Puente aéreo fué el único modo de traslado del resto de las tropas (~~aproximadamente 9.000 (nueve mil)~~ hombres y la carga correspondiente.

Mientras tanto, nuestra aviación de transporte realizaba el otro esfuerzo mayor, en el continente, donde debió tambien actuar para completar el despliegue urgente de parte del Ejercito y en especial de la FAA a sus posiciones patagónicas. En esta sola tarea, nuestro Comando aéreo de Transporte movilizó 40.000 (cuarenta mil) hombres y 5.000 cinco mil toneladas de carga, dentro del ~~continente~~ nuestro país. (x)

Pero esto era lo que hemos denominado El puente aéreo de Abril. Otro fué el que se inició el 03 de mayo con los fantásticos C 130 y sus increíbles tripulaciones, que finalizó el mismo 14 de junio... (1)

EL BAUTISMO DE FUEGO

de la Fuerza Aérea Argentina

La batalla del 1o de Mayo

Ya la Task Force había recuperado las Islas Georgias del Sur (26 de Abril) en una operación sumamente fácil, complicada solamente por ellos mismos (que intentaron helidesembarcar en el glaciar Fortuna, donde se accidentó un helicoptero) y que dió la apariencia de que los argentinos no tenían mayor disposición de defender las Islas recién recuperadas. Por esa época el VAlte Woodward declaró que la toma de las Georgias"había sido un paseo... un aperitivo"...

Desde Northwood, donde se comandaba la operación, todo estaba dispuesto para iniciar éste dia una nueva toma de nuestras Islas Malvinas. Los objetivos a alcanzar, en esta operación del dia primero de mayo, o a lo sumo en dos o trés dias más, de acuerdo a nuestra información eran:

1 - Consolidar una cabecera de playa en las proximidades de Stanley (Puerto Argentino) inicialmente helidesembarcada a fín de lográr la rendición de las fuerzas argentinas, en el archipielago, lo antes posible.

2 - Infiltrar elementos SAS/SBS en distintos puntos costeros o isleños del archipielago a efectos de obtener información táctica respecto al despliegue terrestre y aéreo argentino en las islas y controlar la situación ante la rendición argentina.

Para ello se ponía en ejecución un Plan de Operaciones conjunto que establecía:

1 - Al nivel estratégico operacional (Northwood)

a) Una operación conjunta RAF/RN consistente en:

- Un bombardeo estratégico (RAF) desde la Isla Ascencion sobre nuestra BAM Malvinas. (Notese como la RAF impone -diriamos así- esta costosa operación a fin de preservar su prestigio y su preeminencia institucional dentro de las FFAA británicas).

- Un ataque aéreo de la Fleet Air Arm (la aviación naval inglesa) reforzada por la RAF, del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group -CBG) sobre los mismos objetivos terrestres (ahora agregando nuestra BAM Condor, en Goose Green)

Todo ello: a fin de lograr la superioridad aérea en el Teatro de Operaciones Malvinas.

b) Otras de E y R lejano (RAF) traslado de tropas por modo marítimo y aéreo y logisticas que complementaban estas operaciones ofensivas pero que, seguramente, eran de mayor complejidad.

2 - Al nivel táctico operacional (CBG y otros)

a) Defensa aérea de la flota, con sus medios contraéreos (Harriers) misilísticos, de tubo y sistema de información y control. (5)
b) Defensa naval de la Task Force ante la amenaza submarina y de superficie argentina.
c) Desembarco y apoyo aeronaval.
d) Otras, especialmente logísticas.

Y así, en cumplimiento de estos objetivos y planes, el Reino Unido inició sus operaciones militares para la reconquista de nuestras Islas Malvinas, el primero de Mayo de 1982, con estas principales acciones:

- 04:40 Un Vulcan (RAF) (XM 607 Flt Lt WITHERS) bombardeó con rumbo 235) nuestra BAM Malvinas con el propósito de destruir (o inutilizar la pista, logrando impactar solo una bomba de 500 kgs (de 21 que lanzó) y a pesar de no tener oposición antiaérea, no logrando el efecto deseado.

- 08:30 ataque con 8 aviones de la flota (CBG) basados en el portaviones HMS HERMES- Escdn 800- nuevamente a nuestra BAM MLV (pista e instalaciones). Ahora con nuestra artillería antiaérea activa y ba stante eficaz que derribó a un Sea harrier y averió a otro que aparentemente no arribó al portaviones (No reconocidos por GB).

- 08:33 ataque con tres aviones, tambien del mismo portaviones, a nuestra BAM Condor (G.Green) con bombas de 500 kgs y belugas. Impactan en un Pucará que estaba poniendo en marcha con el ~~inolvidable~~ Ten J. D. JUKIC abordo. Es acompañado en su holocausto por 7 leales

y eficientes suboficiales (mecanicos y armeros) que asistían en la puesta en marcha ó se encontraban en las inmediaciones manipulando el armamento de los aviones. Son los primeros que ofrendan su vida en esta batalla y muestran el exagerado celo (no tendría que haber habido tantos auxiliares al lado de este avión) de los equipos de trabajo en tierra por asistir a su lider: el piloto.-

En esta Base tambien la artillería antiaérea es sorprendida y no actúa con eficacia. Lanzar el primer disparo es lo que más cuesta en una batalla.

- A partir de las 06:00 desde el portaviones HMS INVINCIBLE comienzan a ser lanzadas las Patrullas aéreas de combate (en adelante PAC) integradas normalmente por dos aviones Harriers equipados siempre con armamento aire-aire (cañones 30 mm y Sidewinders AIM 9L), del Escuadrón 809.
- A partir del mediodía, se inicia el helidesembarco desde un grupo de transporte marítimo con escolta que se acercó al Sur de FITZROY (52 S/58 W). Posteriormente suspendido (ya veremos por qué) y se retira hacia Sur y luego al Este.
- A partir de las 14:30 (aproximadamente) se inicia el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y sus adyacencias en la Peninsula de Freysinet, por parte de un destruxtor D-42 y dos fragatas F-21.

E El plan británico también incluía, para este momento, el ofrecimiento de la rendición al gobernador militar de Malvinas y el VAlte Woodward lo hizo... pero, para su sorpresa fué rechazado. Esta sorpresa fué aumentando hasta el asombro cuando, en esos momentos, la flota enemiga comenzó a detectar en sus radares de abordo, una secuencia "in crescendo"de aviones que se aproximaban -inexplicablemente- desde el continente... Realmente fué una gran sorpresa; ellos ni siquiera habían previsto la 2a linea defensiva (missile trap) y no pudieron disparar ni un solo misil este dia, creyeron que sus PAC (1a. linea defensiva) serían suficiente para ahuyentar "unos pocos aviones", seguramente navales que se aproximarían al archipielago... pero ésto ! que yá se transformaba en un enjambre !! ... esto no estaba previsto... no podía ser ! Como dijo mucho después un periodista del (6): ! de donde salían estos indómitos paladines de las pampas "!! Nuevamente los marinos británicos se equivocaban al considerar a una Fuerza Aérea con aviones basados en tierra.

La reacción de la Fuerza Aérea Sur

Este dia, la Fuerza Aérea Sur, contaba en su despliegue patagónico (Cap pag) con los siguientes aviones, para sus sitemas de armas principales:

- 10 caza- Interceptores Mirage M III en Rio Grande y Rio Gallegos
- 16 cazabombarderos Dagger MV (seis con capacidad aire-aire) en San Julián y Rio Grande.
- 13 cazabombarderos A 4B en Rio Gallegos
- 11 cazabombarderos A 4C en San Julian

Total: 10 caza interceptores y 40 cazabombarderos

- 7 bombarderos livianos Canberra MK62 en Trelew
- 18 aviones de ataque IA 58 Pucará en Santa Cruz
- 2 Aviones cisterna KC 130

Su estado mayor (FAS), informado a las 04:43 del ataque Vulcan y de los posteriores de Sea Harriers, apreciaba correctamente que se producirían nuevas incursiones aéreas sobre nuestros objetivos terrestres en Malvinas (su BAM, los radares, posiciones de artillería antiaérea, etc) con medios aéreos enemigos, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este como para que los buques (y menos los portaviones) no entraran dentro del radio de acción de nuestros caza bombarderos.

Por ello el Comando FAS había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (M III/V) los cuales darían cobertura a nuestros objetivos, mediante el combate aéreo con los aviones incursores. Es así que, en los aeródromos de Rio Gallegos, Rio Grande y San Julian, las secciones (7)interceptoras, en distintos grados de apresto (8), armadas con misiles a-a (Magic-Matra- Shafrir) y cañones, esperaban las ordenes para entrar en acción.

Las operaciones por la Superioridad aérea

A las 06:40, todavia de noche en el continente, despegó la primera sección de interceptores (FIERA) (9), la cual a las 07:30 sobrevoló nuestro archipielago sin poder enlazar con nuestro radar CIC (10) en Puerto Argentino (por lo cual no se enteró que en esa misma zona volaba una PAC británica) y regresó a Gallegos. Antes de aterrizar ya había despegado otra Sección de M V (TORO), la cual esta vez se enfrentó (08:20) con una PAC de Sea harriers del INVINCIBLE, descubriendo ambos contendientes que, en la práctica no habría posibilidad de combate aéreo entre ambos dipos de aviones durante este conflicto, salvo en circunstancias excepcionales, debido principalmente a:

- Los Sea harriers rehuirían el combate a 30.000 piés, pués en esa cota el Mirage tiene mejor performance (aunque en este conflicto muy inferior armamento). Y como el objetivo de los aviones argentinos serían los buques, a los harriers no les interesaba pelear con nuestros interceptores, sino con los otros cazabombarderos- mas peligrosos- que iban armados con bombas para atacar a sus buques.

- Nuestros Mirage interceptores que sí tenián como objetivo a los aviones enemigos (para que éstos no atacaran a nuestros cazabombarderos) solo podrían combatir a los harriers si éstos tomaran altura ~~para combatirlos~~ (lo cual hemos visto no tenían interés en hacer los harriers). Y si nuestros Mirage descendieran, se encontrarían conque, al no tener capacidad para el reabastecimiento en vuelo, agotarián rapidamente su combustible (cuyo consumo aumenta a cotas bajas) y no tendrían posibilidad de regreso al continente.
- Además, los Harriers contaron con la sorpresa técnica del nuevo modelo de misil norteamericano - el AIM 9L- que demostró ser un arma letal cuya eficacia era independiente, casi, de la capacidad humana de su empleo.

A partir de las 07:45 - y a pesar del mal tiempo -bajo mínimos- en nuestros aeródromos del Sur- la FAS lanzó 21 salidas más de intercepción con Mirage III, Dagger MV y hasta con skyhawk A 4B, todos armados con nuestros misiles aire-aire citados que lograron algunas escaramuzas sin mayor importancia, pero que saturaron la capacidad de defensa contraérea (11) de la Task Force. Era el enjambre que comenzaron a ver los marinos británicos.

Una de estas taréas, la cumpliría la Sección de Daggers MV (FIERRO), al mando del Capitan. Raul. DIAZ, Oficial de Operaciones del Escuadrón quién, como tal, se había colocado primero en la lista de tripulaciones disponibles. Ya en cabecera de pista falló su numeral (12) por lo que DIAZ salió solo, a enfrentar a las PAC inglesas. He aquí parte de su relato:

"Proximo a las islas tomé contacto con el Centro de Información y Control -CIC- de Puerto Argentino, quién me dirigió hacia un incursor a 60 millas nauticas al este de las Islas.

Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090 grados) y seguí automaticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo; el controlador del radar seguía indicandó el rumbo de intercepción y la distancia... nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de 12 millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente para que nuestro radar lo perdiera totalmente.

Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo.

El operador me hizo colocar rumbo al oeste para regresar sobre las islas, de las cuales me estaba alejando unas millas al Este.

Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navios enemigos. En un momento determinado el controlador reportó que estaba sobrevolando, yo, un eco naval que podría ser una fragata misilística, sugiriendome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado con misiles superficie-aire; ello no ocurrió.

Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, a las càales pude distinguir a través de un orificio en las nubes (vi el Canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo que el enemigo realizaba -con los Sea harriers- sobre Puerto Argentino.

Le pregunté si me dirigía hacia allí, respondiendome negativamente porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaerea.

Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí, desde el sureste a gran velocidad y tomando altura. El mismo fué detectado cuando se encontraba a 18 millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26 .000 pies , acelerando para 450 nudos, me dediqué a observar los instrumentos por última vez antes del cruce; y con aprehensión descubrí que no me quedaban más de 5 minutos de combustible para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.
Cuando nos separaban (con el o los incursores) unas 8 millas y estando unos 3.000 piés más arriba, decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa; lo cierto es que descendió rapidamente hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré, en esto escuché la voz del controlador que me preguntaba cuanto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestandole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.

Me deseó buena suerte y me dió el rumbo a casa; ascendí hasta el nivel optimo para el regreso y concebí, durante el largo retorno esta equivocada idea :" los ingleses rehuyen el combate aéreo". Algunos dias más tarde sufriría la propia experiencia de ser derribado, junto a toda mi escuadrilla por dos aviones sea harrier, cuando yo estaba por atacar la cabeza de playa de Puerto San Carlos".

Talvez sin pretenderlo, el Cap. DIAZ nos confirma cual era la actitud de las PAC británicas y que acabamos de explicar en la pag... Ya veremos, cuando el 23 de mayo, Diaz y su escuadrilla es atacado, volando en el mismo tipo de avión, pero ahora armado con bombas (antibuque), es fácilmente derribado pués, vuela razante y no tiene sus misiles aire-aire.

En esta oleada de interceptores la FAS tuvo sus primeros y más gloriosos héroes.

El Capitán G.A. GARCIA CUERVA y su numeral 1er Ten PERONA, en la segunda salida (DARDO) que cumplían este dia, se trabaron en combate con dos Sea Harriers piloteados por el Flt Lt. PAUL BARTON de la RAF y su numeral el Lt Steve THOMAS, de la RN (13). Eran alrededor de las 16 horas. El Capitan (RAF) Barton lanzó un sidewinder que se dirigió al M III de PERONA y lo derribó; éste se eyectó y posteriormente fúé recuperado. Pero GARCIA CUERVA (14) siguió volando y avistó casualmente al portaviones HMS HERMES -donde navegaba el comandante del Carrier Battle Group VAlte Woodward- ... no dudó, el nunca tenía dudas... se lanzó sobre el portaviones que, sorprendentemente no disparó sus misiles antiaéreos y lo atacó con lo único que le restaba en su avión (había disparado sus misiles en el combate aéreo) cañones de 30 mm. Pierre Closterman afirma que le pegó a un harrier que estaba aterrizando y lo tumbó sobre el ascensor del buque. Pero esto no está confirmado. El hecho es que G.CUERVA, había consumido, a sabiendas, casi todo su combustible (15) y estaba decidido a aterrizar en Pto Argentino, la BAM Malvinas. Cuando apareció sobre este control, en VHF, le indicaron que no podía aterrizar (la pista era demasiado corta y además estaba averiada por los ataques británicos de esa mañana) y que debía eyectarse.

En su primera salida de este dia, (PACO) este glorioso Capitan, con su mismo numeral había, salvado a unos halcones (TOPO) quienes, por error del radar en Malvinas, fueron confundidos por interceptores -cuando en realidad iban armados con bombas (antibuque) y vectoreados hacia una PAC, la cual ya los estaba saboreando, interponiendose con sus Mirages entre unos y otros lo que produjo el retiro de los británicos (y que a los Topos les volviera el alma al cuerpo).

Debe ser muy extraño tener que eyectarse cuando el avión funciona perfectamente bien y no existe peligro inminente. Habrá que estar muy bien concientizado para cumplir esa ordén. Pero a Garcia Cuerva que había cumplido ya todas esas hazañas que hemos relatado... en su noble y admirado avión ! Así como así debía abandonarlo a una total destrucción ??.. No ! No ! él podría aterrizarlo sin destruirlo... no era un capricho suyo... hacía ya rato que su mente había calculado todos los detalles de ese aterrizaje... la velocidad en final, los flaps, los frenos de aire, el aplastón... el paracaídas de frenado... freno de las ruedas hasta que reventaran sus cubiertas... y hasta entrar el tren al final, si no podía detenerlo... Quedaría en nuestras Islas hasta que el enemigo ya no las acosara... y se podría recuperar al continente...reconstruirlo y volver a volar ... como un digno y majestuoso Mirage III.-

Estos serían ~~seguramente~~ probablemente sus pensamientos... así que tomó la resolución de ATERRIZAR EN BAM MALVINAS...y seguramente lo hubiera hecho impecablemente !

Pero -nuestra inexperiencia de guerra !- no había considerado que nuestra artillería antiaérea, desplegada alrededor de la Base, luego de haber recibido los primeros ataques de esta batalla (y qué ataques ()) y que por miles de otras razones, todavía no había logrado la compleja y serena coordinación necesaria para que, detectado un avión de guerra poder, en segundos, determinar si es propio o enemigo. Ante la duda los artilleros lo consideraron enemigo... y lo derribaron en su aproximación final a la pista. Estas sí que son las tristezas de la guerra...

En estos momentos (16:30 apr) (16) otro hecho asombroso se producía en nuestro archipielago. Un solitario Dagger, el 1er Ten.J.L. ARDILES (RUBIO), cuyo Jefe de Sección no pudo decolar de Rio Grande por fallarle el avión, se encontraba arribando al archipielago cuando avistó, en el Seno CHOISEUL, a dos buques que se internaban en el para acercarse a nuestra Base Condor (en Goose Green). ARDILES -a pesar de que su avión iba armado con misiles aire-aire (Shaffrir), se lanzó sobre los buques (17) y los cañoneó en dos pasadas. Estos, tambien sin disparar ningún misil, dieron media vuelta y se internaron mar adentro. ARDILES tomó altura y -ahora sí- enlazó con el CIC Malvinas para requerir un blanco aéreo y poder lanzar sus misiles. Eran las 16:40 aproximadamente. El operador de radar lo vectoreó hacia una PAC que parecia ser de un solo avión (en el eco radar) pero que en la realidad la integraban el Flt Lt T. PENFOLD (RAF) y el Lt.Cdr (RN) M. HALE. Y según dice el Libro Falkland Air War (18):

" Hale y Penfold estaban a 20.000 pies ~~xxxxxx~~ con los dagguers (el libro habla en plural pero la realidad es que ARDILES andaba solo) alrededor de 15.000 pies arriba y a 5 millas de distancia cuando un misil a-a (seguramente un Shaffrir) fué disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando chaff (19) y picando hacia las nubes a un nivel de 5.000 pies. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube, el misil se desvió, talvez porque perdió potencia o fué engañado por el chaff.

Había errado su blanco, pero no por mucho. Y fué ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto (alrededor de las 16:41), Penfold se le había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de trés millas, disparó el AIM 9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto; no se vió a Ardiles que se eyectara..." N.A.

Refiriendose a estos pilotos argentinos, decía parte de un articulo del ABC de Madrid, en mayo de 1982, cuyo autor es J.M.CARRASCAL:

"No está de moda en nuestros dias el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro que esta crónica lo sea; es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que inspira. En un mundo como el nuestro donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dandolo todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tan sobria ele&gancia que deslumbra en su lucidez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos y aún así no lo consigue"

"Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y de la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores."

Las operaciones de ataque a Objetivos navales (AON)

El 1er Teniente ARDILES le había confirmado -sin pretenderlo- la primera gran LECCION al Estado Mayor de la FAS. En realidad ya hacía casi dos horas que dicho Estado Mayor había"descubierto"que la situación de superioridad aérea no es condición indispensable para la ejecución de otras operaciones militares (de explotación). Si bien es deseable -xx es un ideal- la superioridad aérea -inestable- no és tan determinante ni privativa de otras operaciones (aéreas, terrestres o navales) las cuales pueden alcanzar sus objetivos a un mayor costo, talvez, pero que pueden alcanzarlos.

El Comando de la FAS concibió entonces, acuciado por las noticias (buques que intentaban helidesembarcar tropas en Malvinas) y los requerimientos de aquella Guarnición Militar (que se actuara desde el aire, sobre ellos) CAMBIAR LOS OBJETIVOS. No preocuparse tanto por ahora de las PAC británicas sino que "entretenerlas" (ya veremos cómo) con las fintas del Escuadrón Fenix y lanzar todo el peso de nuestros cazabombarderos armados con bombas y cañones y bombarderos livianos contra los OBJETIVOS NAVALES, los buques. Salieron entonces 11 aviones caza bombarderos (OSO - TOPO - TORNO) y 6 bombarderos livianos (RIFLE - RUBA) .

De los primeros debe destacarse la escuadrilla TORNO. Eran tres M V armados con dos bombas de 250 kgs -BRP- (20)-que protagonizaron la operación más reditiva de esta batalla. Al llegar a las costas orientales de la Isla Soledad avistaron a trés buques que comenzaban a cañonear, desde unas 12 millas de la costa, a nuestra BAM Malvinas. Los trés aviones se lanzaron, casi en línea, el Jefe en el medio, contra los buques. Según nuestras investigaciones se trataba del Destructor clase

Sheffield HMS EXETER, escoltado por las fragatas F-21 ALACRITY y ARROW. Los británicos dicen que el destructor era la HMS Glamorgan (21).

Eran las 16:16; el mar estaba calmo y grisáceo. Los tres daggers atacaron de norte a sur: el guía y el numeral dos, sobre el guque grande y el trés sobre una fragata (HMS ARROW). Mientras se aproximaban abrieron fuego con sus cañones, desde los buques le respondieron con intenso fuego de armas de tubo, pero nó misiles, hasta que estuvieron a distancia de lanzamiento de las bombas (no más de 40 metros) e impactaron, al menos las del numeral dos, en el Destructor - el trés las vió explotar y entonces, desde tierra vieron como comenzaba a salir abundante humareda (22).-

Por ahora nosotros afirmamos que era un Destructor, clase Sheffield con sus característicos domos (23) el cual a la noche, divisable desde Malvinas sobre el horizonte, produjo un relámpago muy claramente visible.

Sin duda este serio revés, impactó al mando del CBG, pués a partir de éste momento se notó el repliegue general de toda la flota (24)

Cuando los TORNOS regresaban, en forma individual (dos M V) pués se habian perdido de vista después del ataque, la Sección FORTIN que orbitaba sobre Malvinas en cobertura (aire-aire) escuchó por VHF que el Torno dos , con fallas de radio, no podía ser advertido por el radar MLV de que lo perseguía una PAC enemiga. Mientras sus compañeros buscaban el razante, el 1er Ten. AGUIRRE FAGET seguía placidamente tomando altura para 25.000 pies de nivel. El espantado operador de nuestro radar mandó entonces a los FORTIN -que volaban a 30.000 pies- a interponerse entre el dagger de A.Faget y los harriers que lo perseguían. Así los MV, eyectaron los tanques suplementarios (de 1300 lts c/u) y aceleraron a 1.4 de Mach (25) Se formó entonces una "columna o tren espacial" en donde, a la cabeza, venía el Torno dos, sin mayores sobresaltos, trés millas detrás una sección de Harriers y dos millas atrás "galopaban" los Fortin. El Cap. DONADILE que era el guía de los Fortin y cuyos cañones no funcionaban (lo había comprobado en la prueba al llegar a la zona) tenía además el sol de frente (R.320) por lo cual sus misiles se le habían enganchado en él. Sin embargo estas dificultades de Fortin no las sabían los ingleses, quienes abandonaron la persecución del feliz Torno, talvez por los mismos problemas con el sol o quizás advertidos por sus organos navales de control, de la presencia de interceptores argentinos en su cola...

Y esta fué, talvez, la última guerra aérea romantica de la historia.

Los últimos cartuchos de la FAS

Mientras tanto la FAS, ya en una especie de histeria guerrera

(no recomendable) lanzó sus últimos cartuchos: a las 16;05 despegaron, desde Trelew los bombarderos livianos. Eran seis Canberra MK62 (RUTA y RIFLE) de la era de los años cincuenta, construidos en Gran Bretaña, que tambien salían a cumplir su compromiso con su Patria argentina. Navegaron a la vista, sobre nubes quebradas y cuando estimaron estar sobre la zona de operaciones, descendieron bajo tope (26) con tan mala suerte que se encontraron sobrevolando un portaviones británico (seguramente el HMS INVINCIBLE) y fueron casi inmediatamente interceptados por una PAC (Lt Cdr BROADWATER - LT CURTISS) Los Canberra, sin defensa aire-aire, debieron eyectar cargas y tanques y escapar, lanzando chaff y bengalas para desviar los misiles enemigos. Pero el Lt CURTISS ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ logró impactar en el Canberra de GONZALEZ y ~~DE~~ IBAÑEZ el cual se estrelló en el mar. Cuando siete años después, en una encuesta que realizó la FAA, se le preguntó a la mamá de DE IBAÑEZ, cuál era la maxima espiración que ella hubiera detectado en su hijo, contestó con toda naturalidad y en tono firme... "por supuesto que la de todos sus compañeros: ser más.-"

La última oleada

Ya casi anocheciendo... y extenuada, la FAS lanzó su última oleada. Eran 6 skyhawk A 4B (TRUENO - FOCA) y 3 A 4C (LANA) los cuales después de reabastecer del KC 130 (LOCO) llegaron a la zona de Malvinas alrededor de las 18 horas. Pero ya la flota británica se había retirado. Navegaba sin embargo, de reqreso a nuestro continente el ELMA "FORMOSA" que tan valientemente había burlado, seis dias antes, el bloqueo naval británico, para llevar tropas y pertechos a Malvinas. Navegaba a toda marcha al sur de Puerto Enriqueta, ahora en el crepúsculo, aprovechando la retirada británica.

Pero no había contado con que los TRUENO andaban sueltos (por primera vez) y... recibió el impacto de una bomba argentina que -gracias a Dios- no explotó ... y pudo continuar su navegación, con un mayúsculo susto; hasta Rio Grande donde especialistas de la FAA (27)desarmaron y retiraron el artefacto.

El Escuadron Fenix

Este dia tuvo tambien su bautismo de fuego el inolvidable Escuadrón Fenix. Estaba formado por aviones Lear Jet, aerofotográficos de la FAA y otros aviones ejecutivos similares del ambito civil, los cuales con sus respectivas tripulaciones, formaban un eficiente equipo operativo que cumpliría misiones de Diversión (28),Exploración y reconocimiento cercano; Busqueda y Salvamento; Transporte aéreo calificado, OCAT (29) y guiado de escuadrillas de caza bombarderos.

En esta primera oportunidad, del 1 de Mayo, cumplieron este

Tipo de salidas con los indicativos VERSO-PUA - BRAVO y CARDO)

Finalmente, tambien este día del bautismo de fuego, dos Hercules KC 130 (PERRO - LOCO) comenzaban a "amamantar heroes" en medio del oceano Atlantico . Una especie de estación de servicio donde reabastecerían, a 15.000 pies los skyhawks de la FAA y los Super Etendard de nuestra Armada Argentina.

El balance

En su bautismo de fuego, la Fuerza Aérea Argentina, pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales, había negado al enemigo su objetivo de lagrar la superioridad aérea local y había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre la más poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología de la OTAN. Por otro lado había detectado agudamente las debilidades del enemigo; especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas. Pero tambien había dejado sus jirones:

- 4 Pilotos y un navegador fallecidos .
- 8 suboficiales fallecidos
- 4 aviones derribados
- 1 avión destruído en tierra

Con respecto al enemigo, podemos destacar las siguientes e irrebatibles conclusiones:

- El Comando aéreo estratégico de la RAF (Whitehall) no logró la inutilización del aerodromo de la BAM Malvinas.
- El comando operacional de la Task Force (Comandante del CBG) VAlte WOODWARD:
  . No pudo inutilizar nuestros aeródromos
  . No pudo repeler todos los ataque s de la aviación argentina (58% de nuestras salidas alcanzaron el objetivo material)
  . Por lo tanto no logró (ni lograría en el futuro) la superioridad aérea
  . Fué disuadido de ejecutar un desembarco anfibio o helitransportado.

Y quedaba demostrado que la invulnerabilidad antiaérea de la Flota era una falacia.

Reconocimiento

En el diario "The Economist" de Londres, se publicaron, el 16-03-84 declaraciones del entonces Alte WOODWARD que decían:

"El Almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra.. " Lo que pasó dijo, es que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea Argentina; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fué un error mío; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo ! ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida?...Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fué algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos".

Le decimos respetuosamente; gracias Almirante, por sus honestas reflexiones, pero deseamos agregar que no solamente eran los aviadores de la FAA los merecedores de este elogio... ellos solo eran la punta visible de una lanza que los apoyaba, preparaba y alentaba desde atrás: La Fuerza Aérea Argentina y su particular ESPIRITU.

Y... así

Y así fué que, aquel histórico Primero de Mayo de 1982, una poderosa Task Force, habiendo perdido la inviolabilidad antiaérea, desistió momentaneamente de su intento y retrocedió, ante el espíritu de la FAA.

Esperaria 20 dias más, para triplicar sus medios e intentar nuevamente el asalto a nuestras Islas Malvinas.-

L L A M A D A S - CAPITULO IV

Las Operaciones Militares Aéreas

(1) Mayor Gustavo PIUMA JUSTO.

(2) Los pilotos británicos de estos Harries no tenían más de 25 años de edad. Los nuestros de los B-707 sobrepasaban los 40 años.

(3) Los aviones Harrier de la RN eran modelo FRS.1. Los de la RAF (Royal Air Force) eran el modelo GR.3.

(4) Oficial Control Aéreo Táctico.

(5) "La Capa Periférica Nº 1 fue constituida y mantenida por escuadridras de combate de harriers y sea harriers provistos con sidewinders en constante patrullaje..."/
"La 2º Capa de Defensa, conocida como el -Missile Trap- la constituyó un grupo de 4 buques emplazados en la región más septentrional de la entrada norte del Estrecho de San Carlos. Este grupo naval estaba constituído por dos destructores (tipo 42) y dos fragatas (tipo 22) equipados con misiles Sea Dart, Sea Wolf...".
"La 3º Capa Defensiva, que se denominó "gunline" estuvo constituída por cinco buques ubicados dentro de la entrada al estrecho de San Carlos provistos de cañones de distintas características y distintos sistemas de misiles... (Sea Dart, Sea Wolf, Sea Cat y cañones rápidos automáticos)".
"La 4º Capa que incluía a la propia región de anclaje de buques... llegó a protegerse con la participación de los buques Fearless e Intrepid que utilizaron cañones de pequeño calibre y sistemas de misiles Sea Cat, Bofors, a los que se agregaron en cubierta lanzadores de Blow Pipe... Rapier, Roland".
"Existió una 5º y última Capa Defensiva en la zona de las colinas, con unidades Rapier y Blow Pipe".
(PORTELA - Malvinas... Editora A-Z 1985)
N.A.: "Si bién esta discripción está referida al caso específico de del asalto anfibio a Puerto San Carlos y posterior consolidación de la cabecera de playa (21-27-may) en todas las posiciones y/o navegaciones de la Task Force, dentro del radio de acción de la F.A.A., siempre existieron, como mínimo, las tres primeras capas defensiva (Harriers, Missile Trap y Gunline)".

(6) Nombre y diario de mí artículo en la Prensa.

(7) Pareja de dos aviones.

(8) Apresto: Condición para estar listo en distintos grados de irgencia (5 minutos - 1/2 hora - 1 hora - etc).

(9) De aquí en adelante se pondrá (entre parentesis y con mayusculas) el indicativo real que tuvo cada misión. Para el lector que desee obtener más datos de la misma, con ese indicativo y la fecha del episodio, podrá hallarlos en el Anexo....... Pág......

(10) Centro de Información y Control -CIC-.

///-

(11) Defensa Contraérea. La defensa aire/aire que se realiza con aviones interceptores. En este caso los harriers -PAC- armado aire/aire.

(12) Numeral. El integrante de la pareja de aviones que acompaña al jefe de sección.

(13) Notese que ambos pilotos no son de la misma Fuerza. Ejemplo de accionar conjunto.

(14) Pierre Closterman - "Le Gran Cirque des Malouines" ~~en~~ Document Paris Match - Año ?.

(15) Esta decisión la había comentado Garcia Cuerva en Río Gallegos, a sus camaradas antes de salir.

(16) Y ya van casi diez horas de ataques continuados por parte de la F.A.S.

(17) Son testigos el Cap. Vila y el 1er.Ten. Fasani, que presenciaron este ataque desde la B.A.M. Cóndor.

(18) FAW de .... Edic.

(19) "Chaff": trocitos de papel metálico que atraen la emisión de un misil autoguiado. Se lanzan para confundir y desviar al misil.

(20) BRP: Bomba retardada por paracaídas.

(21) Hay otros investigadores -dignos de toda fé- que concluyen en que éste Destructor era el verdadero Sheffield que se hundió el 04 de mayo cuando era remolcado a Georgias. El día 04 mayo, G.B. lo dió por hundido a causa del exocet de los Super Etendard Argentinos..., y así se velo la verdadera causa del hundimiento de nuestro crucero ARA General Belgrano. Este es un apasionante tema para escribir -solo sobre él- un libro. Ya se hará !!.

LLAMADAS - CAPITULO IV

Las Operaciones Militares Aéreas

(1) Reservada.

(2) "

(3) "

(4) "

(5) "

(6) "

(7) "

(8) "

(9) "

(10) "

(11) Reglamentación de la Ley Nº

(12) Párrafo 2.2.11 de la Comil 1/69.

(13) Párrafo 2.2.12 de la Comil 1/69.

(14) Las tres FF.AA. comandadas centralizadamente y operando armonicamente.

(15) Sede del Comando en Jefe de ARA.

(16) Caercas ? donde ?.

(17) Acta ?

(18) Informe Histórico Oficial de la F.A.A.

(19) Anexo VI/3 - Caercas.

(20) Anexo VI/3 - Caercas.

(21) Anexo - Caercas.

(22) Informe Calvi - Tomo II/14.

Los sucesos aeronavales

Durante la noche 1/2 de mayo, el Comando de la FAS trabajó febrilmente en alistar las unidades para lo que preveía seria una nueva e intensa jornada; puestoque estimaba -o al menos debía suponerlo- que el enemigo aún podía intentar alcanzar los objetivos que no había podido lograr el dia anterior. Asimismo suponía que el enemigo podría haber desembarcado - en esa noche- mayor can tidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer todas nuestras unidades aéreas desplegadas tenían sus ordenes preparatorias para las primeras 23 salidas de este dia.

Pero el enemigo no se acercó al archipielago, interesado ahora en los movimientos de nuestra Flota de mar y favorecido además por la situación meteorológica(aumento de nubosidad en todo el Teatro) que dificultaba los movimientos aéreos en ese dia.

El enemigo

Su conducción ejecutó las siguientes operaciones:

- En el campo estratégico. La conducción política (War cabinet)(1) decidió y ordenó el hundimiento de nuestro Crucero ARA GRAL. BELGRANO, lo que se materializó en horas de la tarde de este dia por parte del submarino HMS CONQUEROR. Seguramente -aparte de algún otro factor- era una forma de velar, ante la opinión pública inglesa - y mundial- el fiasco sufrido por la Task Force el 1o de Mayo. Tambien este dia se repitió la operación Black Buck (del Vulcan) con los mismos magros resultados.
- En el campo táctico operacional. El Carrier Battle Group cumplió operaciones aeronavales de: protección antisubmarina de la flota, ataque a la navegación interisleña, hostigamiento a la aviación argentina continental e isleña y cañoneo naval diurno a la Base Aerea Militar Malvinas.

Por esta época y en sus acciones de ataque a la navegación interisleña, el CBG logró los siguientes objetivos navales:

- Ataque aeronaval al ARA SOBRAL (03-Mayo) que buscaba a nuestros tripulantes del Canberra derribado el 1o-May. Por un Sea Linx del HMS COVENTRY. Murieron 10 inolvidables -para la FAA- marinos hermanos que arriesgaron todo para encontrar dos aviadores. Pero el Sobral

no se hundió, maltrecho regresó al continente donde llegó 3 dias después.

- Ataque aeronaval al NARWAL Pesquero (09-May) navegando en 52.45 S/58 N fué atacado por dos harriers y abordado por un helicoptero que hizo prisioneros a 25 tripulantes. El buque posteriormente se hundió.

- Ataque naval al ARA ISLA DE LOS ESTADOS(10 de Mayo) En el Estrecho de San Carlos, frente a Pto. Howard por fuego naval de la Fragata HMS ALACRITY, a las 22:30. Murieron todos sus tripulantes excepto el Capitan. El buque se hundió.

Navegaciones de hostigamiento aeronaval

El 03 de mayo la Task Force realizó una aproximación (figura 6-Portela)con el Portaviones HMS INVINCIBLE y escolta desde el Sudeste aproximandose hasta unas 90 millas nauticas de Puerto Argentino y luego girando decididamente al Este noreste, sin lanzar sus aviones embarcados (mala meteorología).

La Fuerza Aérea Sur, informada por Malvinas de esta aproximación lanzó -entre las 15:40 y 16:22) una oleada de 20 (veinte)aviones cazabombarderos y Bombarderos livianos (A 4 - MV y MK62)la cual se dirigió, en forma escalonada, al objetivo, pero cuando se encontraba proxima al archipielago fué llamada por el Cdo.FAS de vuelta al continente pués ya la flota enemiga se alejaba velozmente, saliendo de nuestro radio de acción. En estos mismos momentos, e identico objetivo, El Componente naval de la GMM -CAlte OTERO ordenó el despegue de dos aermachi M239 piloteados por el CC MOLTENI y el TF BENITEZ, pero a poco estos regresaron por mala meteorología y ausencia de blanco. Al aterrizar, en BAM Malvinas, el TF BENITEZ, rozó con su avión un medano de los alrededores de la pista y se estrelló, ya casi proximo al aterrizaje. Era otro glorioso argentino que dejaba su vida en Malvinas.

Al dia siguiente (04-May)la Task Force, repitió esta maniobra pero en sentido contrario (figura)y ahora con los dos portaviones y además lanzó sus aviones para atacar nuestra BAM Condor.

Nuevamente este dia el CBG recibió otro serio revés: cuando navegaba al sud de nuestras islas, (52.30 S/57.40 W) nuestros Super Etendard de la Aviación naval, le hundieron -con un misil exocet AMM39- al poderoso destructor -D 42- HMS SHEFFIELD y nuestros artilleros antiaéreos le derribaron dos harriers sobre la Base Condor; uno (XZ 450) piloteado por el Lt Nick TAYLOR, se estrelló en el mismo aeródromo. Este digno teniente permanece en su tumba de Darwin, junto a los nuestros. El otro (XZ 452) cayó al mar y su piloto fué rescatado.

El ataque al HMS SHEFFIELD

La aproximación del CBG enemigo había sido detectada por un avión explorador Neptune del CANA, el cual, en equipo de control con los Supere Etendard (LITORAL) de Rio Grande, los guió hasta las proximidades de la flota enemiga, luego que reabastecieron del KC 130 (RATA) Simultáneamente, la FAS cooperaba con un Lear jet (DELFIN) del Escdn FENIX, que distraería a las PAC enemigas y dos secciones de daggers MV (POLLO - TRIGO)armados con misiles aire-aire que protegerían a los Super etendard y al Neptune a 20/22.000 de altura. Los dos gloriosos superetendard , piloteados por el CC BEDACARRATZ y el TN MAYORA, llegaron a las proximidades del CBG y justo cuando este recorría el punto más cercano a Malvinas (fig) engancharon en sus radares a un"blanco grande" y uno "chico" y cada avión lanzó su respectivo misil (11:04) al "blanco grande" y regresaron de inmediato a Rio Grande. El viento era de los 300 grados 12 nudos.

Según las informaciones británicas -ellos son los únicos testigos; los pilotos SUE solo ven al blanco electrónicamente, por eco radar- solo un misil hizo impacto y fué en el D-42 HMS SHEFFIELD, el cual se incendió y se hundió el mismo dia (?). Nosotros creémos que tambien el portaviones HMS HERMES, pudo haber sido dañado.

~~Eluzkxkuz~~

Cañoneo naval diurno a BAM MLV

El CBG destacaba por esta época, alrededor del medio día, una flotilla naval, normalmente integrada por un Destructor (D 42) y una o dos Fragatas F-21, los cuales se acercaban hasta 12/15 millas de Puerto Argentino y cañoneaban la BAM MLV y sus alrededores. Simultáneamente, en tareas de alerta temprana y de trampa misilística (missile trap) destacaba a otro Destructor -normalmente el HMS COVENTRY y su escolta, la fragata HMS BROADSWORD,- los cuales, por lo general se ubicaban a unas 20 millas al norte de la ~~xxxx~~ Isla Gran Malvina. Al mismo tiempo, otros buques, con poderoso equipamiento ~~xxxxxxxxxx~~ realizaban operaciones de "engaño electrónico" sobre nuestro radar en Malvinas, simulando mayores movimientos navales a efectos de confundir el radar y desgastar a la FAS. Y muchas veces lo lograron !

El ataque fallido del domingo 9 de mayo

El nueve de mayo, aviones Lear Jet 35 de nuestro Escdn FENIX (LITRO 1 y PEPE) que cumplían, sobre tope de nubes- tareas de diversión (engaño) al CBG, vieron pasar- muy cerca- misiles superficie-aire en posición 51.30 S/58.30W, a los que evadieron con habilidad. Esto significaba que abajo había un buque misilistico británico. Además, en esa zona fué derribado este dia, un helicoptero de nuestro Ejercito con

un misil Sea Dart, aparentemente.

Detectado de esta forma el blanco y alarmada por los informes del radar Malvinas (el cual había sido eficazmente engañado y veía un enjambre de buques) la FAS también mordió el anzuelo y lanzó un poderoso ataque a pesar del mal tiempo reinante.

En el continente, esa mañana, todos los aerodromos estaban bajo minimos (2); llovizna, poca visibilidad y una capa de nimbus stratus que iba de los 20 m de altura hasta los 8.000 m. Esta situación meteoro- se extendia justo hasta el límite oriental del archipielago de Malvinas. Más al este comenzaba a mejorar.

Toda la mañana los aviones del Escdn FENIX habían toreado al CBG. Una de sus secciones -la más tempranera -PICO- decolada alas 0625 de Rio Grande, llegó a 80 millas de Puerto Argentino y fué informada (radar Malvinas) que una FAC se dirigía a interceptarla. Regresaron a Rio Grande, habian cumplido su misión (diversión). Otros cuatro -ya vimos- habían sido atacados con misiles Sea Dart. Pero una cosa es volar con mal tiempo en Lear jets - con tripulación y equipamiento correspondiente- y otra mucho más dificil es hacerlo -solo- en un avión de combate, armado con bombas externas y volando en formación.

Todo esto fué evaluado por el EM de la FAS, pero la confirmación que produjeron los ataques a los Lear, los decidió a ordenar nuestro ataque aéreo. Así, a partir del mediodía decolaron desde San Julian y Rio Grande, 17 (diecisiete)cazabombarderos A 4C y MV (TRUENO - PUMA - CONDOR -FORTIN - JAGUAR) que iban a ser dirigidos por un OCAT en vuelo (CHITRO). Los A 4C serían reabastecidos por los KC 130 (ÑATO - MARTE) Simultáneamente despegó una sección Fenix (PUA) que cumpliría nuevamente su misión "engañera".

Todos despegaron y se perdieron entre las nubes ~~xxxxíxxxxxxlo-xxxxxxxxx~~ individualmente; las escuadrillas se reunieron sobre el tope ~~de nube~~s y así, escalonadamente se dirigieron hacia Malvinas.

Las nubes que les servian de alfombra, llegaban en su límite inferior a no más de 15 metros sobre las encrespadas olas de nuestro Atlantico Sur.

Todos llegaron a las proximidades del archipiélago... algunos intentaron descender en formación cerrada, pero no llegaron a ver el suelo; no tenían ayudas radioeléctricas y el radar de Malvinas, ahora no funcionaba (estaba muy interferido por las contramedidas electrónicas que ejecutaba la flota enemiga).

Pero hubo una escuadrilla que, como un boton, servía de muestra del espíritu de los aviadores de combate argentinos... La escuadrilla de skyhawks - TRUENO- habia decolado desde San Julian, en las con-

diciones meteorológicas que hemos descripto, a las 13:25.-

Se reunieron los cuatro sobre el tope y se dirigieron al punto -en el espacio- donde los esperaba "la chancha" (así habían apodado a los inolvidables Hercules KC 130) La encontraron y comenzaron a reabastecerse de a pares. Empezaron entonces los problemas...al Jefe de Escuadrilla y al último numeral no les funcionó el sistema de trasvase de combustible y debieron volverse al aterrizaje en San Julian. Quedó a cargo de la Sección restante el Ten J.E.CASCO, quien, si bien estaba habilitado profesionalmente para Jefe de Sección (2 aviones) esta misión tan riesgosa, por meteorología, en realidad exigía un guía con la experiencia de un Jefe de Escuadrilla. El numeral Ten J.R.FARIAS, le formó a CASCO y siguieron, los dos, a cumplir la misión. El primer error lo cometieron al iniciar anticipadamente el descenso sobre el mar, sin ningún tipo de ayuda a la navegación. Formaron en"ciega" (3) y comenzaron a perforar las nubes... eran dos halcones temerosos ~~xxxxxxxxxx~~ que descendían -abrazados- por entre nubes cerradas, en medio del Atlantico Sur..! Fueron ocho largos minutos... pero los dos vieron las olas negras del mar.. y nivelaron; se apartaron un poco para distenderse, para aquietar sus corazones... pero sin perderse de vista... volaban a cinco metros sobre las olas y 10 m más arriba las oscuras nubes. El guía llamó al OCAT -eran las 14;40 - quería saber cuán lejos estaban de ese maldito buque ! (que tenían que atacar).. estimaban estar próximos a la Isla Gran Malvina. El CHITRO les informó que, según sus calculos- el buque -era la COVENTRY- estaba unos diez minutos más adelante y en el mismo rumbo que llevaban (y efectivamente allí estaba)... los halcones, que volaban a unos 320 nudos (600 kms por hora) vieron pasar debajo de ellos algunas rocas que sobresalían de las olas del mar... luego al frente una masa oscura... y nada más. O mejor dicho ... el todo... iniciaban su viaje a la eternidad... Dios N.S los tiene en su santa gloria.

Los dos aviones se habían estrellado en la Isla South JASON, del Grupo de las SEBALDES, que tiene un monte de 200 mts de altura...

El resto de las escuadrillas volvió a sus Bases sin haber podido ver la superficie. El D-42 HMS COVENTRY seguía, majestuoso, navegando en nuestro Atlantico Sur.

Nuestro puente aéreo de guerra.

Luego de las acciones del 01-may, el puente aéreo -se apreciaba- debia ser vuelto a analizar ante los nuevos factores de la situación: presencia de PAC y buques misilísticos enemigos, en los alrededores de las islas. Esto y la existencia de la muy mala meteorología conspiró para que estos vuelos (FEA/ARA) se reanudaran efectivamente recién el dia 03-may, ante la necesidad de recuperación de heridos, entrega de refuerzos críticos y sobretodo apoyo moral.

290

x el componente TRANSPORTE AEREO de la FAS como un Escdn Aeromovil a cargo del Jefe del G1TA - Comodoro Jorge F. MARTINEZ y una Plana Mayor que cumplirá todas las funciones necesarias para el apoyo y planificación de estas operaciones.-

Para ello se constituyó al frente (+) ~~el Escuadrón Transporte C-130 dependiente ahora de la FAS~~, el cual a partir de esta fecha y hasta el 14 de Junio cumpliría 33 aterrizajes en BAM MALVINAS y 2 lanzamientos (en Darwin y Howard) en operaciones impecables de transporte aéreo en un teatro aeromarítimo, tremendamente difíciles. Todo esto sin contar los intentos de aterrizaje - 21 - que muchos llegaron hasta la propia vertical de la pista y no pudieron materializarse por situaciones tácticas o meteorológicas. La Fuerza Aérea (y los aviones de transporte de ARA que lograron aterrizar 13 veces, en este período, en Malvinas) volvieron a asombrar al mundo, ahora con sus aviadores de transporte.

Este dia se realizó el primer intento de cruce por parte de un C-130 que rompía el bloqueo de guerra británico y les demostraría que ellos tampoco habían logrado la superioridad aérea. Era el PATO piloteado por el Jefe del Grupo 1 de Transporte aéreo, a cargo ahora de los C-130 de la FAS, quién, pese a la niebla enfrentó la pista de BAM MLV (a 30 mts de altura) pero se topó con dos fragatas y un buque logístico y regresó a Rio Gallegos. Dos dias despúes -el 06 may- podría aterrizar el TIGRE, tambien con el Jefe del GITA a bordo

Una nueva reflexion

Como hemos visto, la FAS, entre el 1o y el 10 de mayo/82 había intentado dignamente atacar, pero, a ~~ya~~ esta altura ~~ya~~ de los acontecimientos, advertía que no solo se necesita contar con aviones, hombres y espiritu... tambien se necesita el Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia ~~Información~~ (C3I).

Este C3I es el sistema nervioso que distingue a la aviación de la artillería. Los aviones son seres vivientes, estan tripulados por seres humanos capaces de tomar decisiones en todo momento y lugar si se los alimenta con información y se les da ordenes, o instrucciones si son necesarias. Esa es su gran ventaja sobre los proyectiles artilleros o algunos misiles. Por lo tanto debe aprovecharse esa ventaja fundamental. Y esa ventaja se aprovecha si se logra instalar un sistema que permita:

- VER ... en todas las distancias e instantáneamente, dentro de un teatro de operaciones.
- COMUNICAR entre el Comando y el avión, para
- CONTROLARLO y dirigirlo mediante instrucciones y ordenes que varían constantemente.

Solo así se puede, honestamente decir, que se comanda una operación aérea.

Y hoy, la tecnología moderna permite lograr, sin mayores esfuerzos, estos parametros. Solo se necesita asumirlos.

EL ATAQUE AL DESTRUCTOR HMS GLASGOW

12 de Mayo de 1982

Se iniciaba un nuevo dia y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas (aunque todo el Teatro de operaciones continuaba dentro de una masa de aire cálido, estática, que producía techos mínimos con nieblas, lloviznas y brumas).

El Comando de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de Exploración y reconocimiento (lejanos y cercanos) estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron durante todo este dia. (BAGRE - CARDO - LEON - CONDE - FUEGO - RAYO - BAGRE II - CARDO II - LEON II)

La información.

A partir de las 06:00 hs el Comando FAS comenzó a recibir, del CIC Malvinas, la información de 3 buques que se aproximaban desde el este-noreste rotando al sur (uno se alejó) hasta que a las 11:42 Malvinas informó que había comenzado el cañoneo naval a la zona Este de Puerto Argentino.

Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y Exploración, la FAS, al tiempo que esperaba mejor meteorología en Malvinas, planificaba su respuesta operativa. Esta consistía en un ataque con 8 skyhawk A4B de Rio Gallegos y 6 MV de Rio Grande; todos con una bomba Mk 17 de 500 kgs cada uno. Estas escuadrillas deberían atacar a los objetivos navales detectados, con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además los A 4B serían apoyados por dos reabastecedores KC 130 (DURO) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 skyhawks simultaneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO).

Por errores en la interpretación y transmisión de las ordenes fragmentarias (de operaciones) y otros problemas técnicos no pudieron salir los MV de Grande. Asi que toda la gloria quedó en manos de los A 4B y sus magníficos halcones.(4)

El ataque

La primera escuadrilla (CUÑA) despegó de Gallegos a las 12:20 reabasteció de un KC y se dirigió a las Islas, donde, dirigidos por el OCAT (RAYO) localizaron el blanco.

En la zona todavía había (13:30)bancos de niebla y en los parabrisas de los halcones, una gruesa capa de sal -producto de la sal marina que llegaba a sus aviones cuando volaban tan razante- les impedía ver con claridad al frente, debian "vichar" por las lunetas laterales de sus cabinas. Dieron un rodeo y se lanzaron, con mar de espaldas, sobre sus presas marinas. Eran dos buques -el Destructor HMS GLASGOW-

y la Fragata HMS BRILLIANT 4 que comenzaron a defenderse con todas sus armas. Los Cuña ~~comenzaron~~ iniciaron la aproximaciónx rasante... sus miras ya aunque empañadas por la sal, tenían sus blancos anhelados... pero un Sea Wolf de la Brilliant impactó en el avión del 1er Ten. M.H.NIVOLI y se desintegró...casi simultáneamente otro Sea Wolf impactó en el avión del Ten J.R.IBARLUCEA que corrió la misma suerte, pero había logrado lanzar su bomba !

El lider de la escuadrilla -1er Ten.M.O.BUSTOS- ya había sobrepasado al Destructor, arrojandole su nueva bomba de 500 kgs, pero tambien fué impactado por un Sea Wolf cuando se alejaba... Quedaba solo el más joven de los cuatro, un pichón de halcón, el Alferez VAZQUEZ quien atacó a la BRILLIANT, le lanzó su bomba y la cañoneó y se alejóxxxx dejando a la Fragata con sus letales Sea Wolf fuera de servicio, momentáneamente... lo que sería vital para la nueva escuadrilla de A 4B que ya se acercaba.

Los ORO

La segunda escuadrilla - ORO- atacó dos minutos después, pero en sentido contrario (desde la costa al mar) lanzandosé los trés primeros sobre la HMS GLASGOW y el cuarto sobre la HMS BRILLANT que esta vez no lanzó sus temibles Sea Wolf. Venian con el mismo problema de los parabrisas empañados por sal.

El 1er Ten.F.GAVAZZI logró un excelente impacto sobre el Destructor. Su bomba entró por la linea de flotación de babor -a popa- y comenzó a recorrer el buque por su interior. Destruyó un botellón de aire y salió -a proa- por la otra borda explotando en el mar. A su salida dejó una agujero en el buque -como una flor- de dos metros de diametro por donde entraba agua, cuando el buque rolaba.

Este increíble halcón, cuando la escuadrilla regresaba, al entrar en la Isla Soledad y sobrevolar las proximidades de Darwin fué derribado por una batería propia de 35 mm de la artillería antiaérea que defendía nuestra Base CONDOR... no se pudo eyectar -iba casi razante- y murió -como Garcia Cuerva- producto de nuestra inexperiencia de guerra y nuestro celo -nervioso- por cumplir la misión. Eran las 14;00. HMS GLASGOW,sería retirada del TOAS y enviada ("fuera de combate") navegando a seis nudos a Gran Bretaña. Los restos del halcón fueron rescatados por un helicoptero de la FAA (TORDO) y trasladados a la BAM Condor donde quedaron para siempre sepultados.

Dice el Diario de guerra de la Batería 601:

-Dia 12: Es un dia negro para la Artillería antiaérea pués las piezas de 35 mm derriban un avión A 4B propio, piloteado por el 1er Ten GAVAZZI, falleciendo éste en el acto."

El Libro británico Falkland air war (5) dice:

"Zelaya, Gavazzi y Dellepiane se fueron sobre "Glasgow", dejando solo a Arrarás para atacar la "Brilliant". Afortunadamente, la suerte estaba del lado de ellos esa tarde, porque el sistema Sea Wolf de la Brilliant falló en el peor momento para los británicos, dejandolos sin su cobertura misilística antiaérea. Aunque ambos navios tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron daños a los skyhawks, los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La Brilliant vió como la bomba de Arrarás rebotaban cortas en el mar, pasaba sobre el buque y caían del otro lado, sin explotar. La Glasgow fué menos afortunada, Gavazzi vió como una de sus bombas (N.A. iban con solo una bomba de 500 kg cada avión) impactó en el medio del buque, cerca de la linea de flotación y mientras en alejamiento vió la explosión. En efecto su bomba había pasado a través del buque y salió del otro lado, antes de detonar. Aunque la bomba pasó a través del cuarto de máquinas, no había dañado estructuras o equipos críticos, pero sí los agujeros eran grandes y proximos a la linea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, la Glasgow había sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable y aunque pasó todavía unos dias más en operaciones con la Task Force, fué enviada a Inglaterra en la primera oportunidad."

La Fuerza Aérea Argentina, había demostrado que con buenas boleadoras, e inmejorables jinetes se podía sacar "fuera de combate" un poderoso Destructor OTAN.

Consecuencias de este ataque

Este ataque le demostraba al Comando de la Task Force que ella NO POSEIA LA SUPERIORIDAD AEREA y que la Fuerza Aérea Sur continuaba siendo eficiente en sus ataques a objetivos navales, por más que no la ayudaran sus armamentos.

Ante esta triste certeza, ~~ordenaron~~ el CAG decidió:

- No aproximar de día ningún buque en cañoneo naval a Puerto Argentino. Solo de noche, cuando los sitemas de armas cazabombarderos argentinos no tenían capacidad operativa.
- Retirar los portaviones a unos 200 km al Este de nuestro archipielago, bien fuera del radio de acción de nuestros cazabombarderos. (Todavía no había llegado el 30 de mayo !)

Finalmente deseamos reiterar aquí, con el recuerdo fresco del HMS GLASGOW que si bien la Fuerza Aérea Argentina no reclama haber obtenido la superioridad aérea en el Teatro de Operaciones Malvinas, no acep

ta tampoco que la Task Force lo lograra.

Si ellos hubieran disfrutado de esa situación, nuestros defensores terrestres de Malvinas hubieran visto - a simple vista- a los buques enemigos de todo tipo, merodear en los alrededores del archipielago, como sucedió al comienzo del dia 10 de Mayo. Pero no más a partir del 12 de Mayo. Hubo una excepción -el 21/23 de Mayo- en que entraron al Estrecho de San Carlos y se mantuvieron en esa peligrosa situación. Pero era un riesgo calculado y ya veremos cuál fué su costo.

Comprendemos la lógica de nuestros defensores terrestres de Malvinas, que aprecien que el enemigo poseía una total superioridad aérea; las fuerzas terrestres británicas acusaban de lo mismo a Woodward (6), pero la verdad talvez mejor la exprese, el Secretario de Marina de los EE UU -JOHN F. LEHMAN (a quien no se le puede adjudicar parcialidad por la Fuerza Aérea Argentina) y que -asesorado por su poderoso Estado Mayor- dijo en su informe al Congreso de los EEUU (Subcomite de Defensa) el 03-Feb-83:

> "A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harriers, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos fueron capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición". "Sin embargo y afortunadamente para los británicos- la guerra aérea se circunscribió a las horas diurnas, es decir, a 8 de las 24 horas."

295

L L A M A D A S - CAPITULO

La Vigilia Armada

(1) No otra cosa que el Comité de Defensa que esta vez (domingo) se reunió en la casa de descanso de la Primer Ministro, en Chekers, antes del almuerzo.

(2) Bajo minimos. Conciciones meteorológicas del aeródromo debajo de las cuales esta prohibido volar, por razones de seguridad del vuelo.

(3) Formación "ciega". Los aviones se juntan a 2/3 metros de distancia para poder verse dentro de las nubes.

(4) En la F.A.A. existe la costumbre de llamar Halcones, a los pilotos de los Skyhawks.

(5) FAW -autores-, -editorial-, -año-.

(6) Copiar de UT, pág. 7, inc. 2º). Artículo del Sunday Telegraph.

CAPITULO

EL ASALTO ANFIBIO BRITANICO

y la reacción aérea

Los prolegómenos (13 al 20 de mayo de 1982)

La meteorología

Esta semana (jueves 13 a jueves 20) siguió el mal tiempo en todo el teatro de operaciones, lo cual ~~xxxxxxxxxx~~ penalizaba las operaciones aéreas de ataque de nuestra parte. Una masa de aire inestable, producía nubes del tipo nimbus stratus y más abajo una capa de stratus cumulus con techos no mayores de 300 mts. La visibilidad se mantuvo en 2/3 km reducida por lloviznas y, en ocasiones, niebla. Temperatura ~~xx~~ 5 grados. Punto de rocío 4/5 grados. 1007.0 la presión.

El enemigo

Su principal tarea era preparar el asalto anfibio, que materializaría a partir del día 20. Mientras tanto realizaría operaciones de hostigamiento aeronaval y de diversión (engaño). Veremos cuales fueron las más destacadas de este período:

Ataque a nuestra Base aeronaval CALDERON (fig)

Por medio de un equipo comando (45 hombres del SAS (1)) que operó en la madrugada del 15 de mayo (04:30 a 08:40) sobre la pista y plataforma de estacionamiento de aviones. Lograron producir daños muy severos en los aviones (2) y en la intersección de ambas pistas produjeron cráteres que las inutilizaron momentáneamente. ~~[illegible] en helicóptero, [illegible] al mar, sin posibilidades de rescate~~ Existen indicios de que parte de este calificado personal tuvo posteriormente un accidente fatal al ser trasladado en helicóptero sobre el mar.

Esta operación -de neta ejecución en el campo táctico- y de caracter conjunto (RA-RN) produjo resultados en el campo estratégico operacional argentino y quedó como un modelo de la lucha por la superioridad aérea sin empleo de medios aeronáuticos.

La FAA, al tener noticias de estas pérdidas en el Teatro de Operaciones Malvinas, ordenó la reposición inmediata de sus aviones Pucará. Por ello, este mismo 15 de mayo, cruzó desde el continente, una escuadrilla (FOCKER) de 4 aviones, los cuales arribaron a las 17:00 a la BAM CONDOR, en Goose Green. Fueron acompañados y guiados en el cruce, por un avión del Escn FENIX (LECHU).

Infiltración de Tropas especiales a nuestro continente

Esta fué otra operación atípica, tendiente a infiltrar elementos SAS para la alerta temprana del CBG (3) que detectaran nuestras salidas de aviones de combate. Consitió en una "escapada" que hizo el portaviones HMS INVINCIBLE en la noche del 17/18 de mayo hacia el oeste

de Malvinas, con el objeto de acercarse al continente y lanzar un helicoptero Sea King (ZA 290) (00:15) que voló hasta proximo a PUNTA ARENAS (Chile) y luego fué incendiado por su tripulación. Demostraba la deficiente "Alerta temprana" que padecía el CDG.-

Operaciones aeronavales de hostigamiento

Con su arma aérea, el CDG atacó a nuestros objetivos terrestres (BAM MLV -BAM CONDOR- BAHIA FOX- helicopteros EA en Mte Kent) y ya sobre el 20 de mayo, intensificó su cañoneo naval nocturno y otras acciones con helicopteros tendientes a velar el sitio elegido para el desembarco.

Exploración y Reconocimiento estratégico por parte de la RAF

En una nueva demostración de su rol estratégico, la RAF, operando desde Ascension Island, lanzó, estos dias sus aviones NIMROD, con reabastecimiento en vuelo, los cuales comenzaron a barrer electrónicamente el Atlantico Sur, a partir del 15 de mayo, en salidas que insumían 19 horas de vuelo cada una, hasta proximos a Pto Argentino, volviendo proximo al litoral argentino hasta la altura de Mar del Plata y luego Ascension. Es decir, una zona de 1.000 millas de largo por 400 de ancho, pudiendo detectar, con sus poderosos radarse Searchwater hasta una embarcación del tamaño de una lancha. Estas salidas tenía por fin investigar los movimientos de nuestra flota, en esos dias previos al desembarco. Aunque tambien nos demostraron la deficiente o nula información satelitaria que padeció el Comando de la Task Force.

Refuerzos RAF a la aviación embarcada

Tambien en estos dias arribaron a la zona de operaciones, en el ATLANTIC CONVEYOR, los aviones y pilotos del Escuadrón 1 de Caza de la RAF -1(F)Sqdn- para operar con sus Harrier GR 3, en el portaviones HMS HERMES, junto al 800 Naval Air Sqdn de FAS 1.- Una nueva (y envidiable) demostración de la integración de las Fuerzas Armadas británicas en el accionar conjunto.

Nuestra Fuerza Aérea

Por su parte la FAA, ante la no detección del enemigo en tiempo y lugar oportuno (Para peor los Neptune havían sido retirados de servicio por agotamiento) y seriamente penalizada por la meteorología, solo podía vigilar y desgastar (o molestar) con sus precarios medios al enemigo. Así cumplió esta semana:

Operaciones de diversión. El siempre dispuesto Escdn FENIX - con sus magníficos hombres- ejecutó esta semana 13 salidas que- para los radares enemigos- tenían todas las características de salidas cazabombarderas. El mando naval enemigo no tenía más remedio que alertar y lanzar sus PAC aún en malas condiciones meteorologicas.

2918

<u>Operaciones de Exploración y Reconocimiento aéreo</u>. En las areas cercanas (11) once salidas del Escdn [illegible] y en el ambito lejano trés de B-707 del Comando aéreo estratégico.

<u>Puente Aéreo a Malvinas.</u> En esta semana de vigilia y fortificación de nuestros defensores terrestres en Malvinas, ante la inminancia del asalto enemigo, la FAA logró poner en nuestra base de Pto Argentino 9 (nueve) aviones C-130 (4) que llegaron repletos de pertrechos (entre ellos dos cañones CITEFA de 155 mm) (TIGRE-OSO-[illegible]-TRAPA-CA[illegible]-[illegible]-TATO)y además efectuó dos lanzamientos de viveres y ropas sobre Darwin (el dia 19 - TRUCO) y el dia 20 (TATO) sobre Bahia FOX. Estos lanzamientos exigían que un equipo de hombres, especialistas de la FAA, (equipo ECCO, (5) se trasladara previamente al lugar para preparar, marcar la zona y arreglar el recibimiento de dicho lanzamiento. Ambos lanzamientos fueron impecables. El Jefe del ECCO- 1er Ten [illegible] se molestó mucho, en ~~Xxx~~ Ba.FOX, porque alguna unidad terrestre de la zona, había disparado al Hercules -por desconocimiento- en el momento del lanzamiento, a pesar de toda la prédica que él habia hecho el dia anterior - con gran suficiencia- ante la sufrida tropa. En su condición de "aeronauta" y sabiendo que no permanecería con ellos mucho más tiempo que les permitiera reaccionar y vengarse, despotricó bastante por la falta (involuntaria) que los pobres "verdes" habían cometido y les requirió que, solicitaran a sus superiores en Pto Argentino, su urgente relevo dado que ya había finalizado su misión. Los sufridos "terraqueos" le cumplimentaron su pedido... pero sigamos mejor con su propio informe:

" Cumplida esta misión nuestro equipo quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales que se encontraban en Pto.Argentino; en trés oportunidades se requirió al RI 8, que mantenía enlace con P. Argentino, que informara que había finalizado su misión en el lugar y que esperaba ordenes. Nunca se tuvo respuesta.

Ante esta situación el suscripto, conjuntamente con su gente, se puso a ordenes del Jefe de la Compañia Ingenieros, pasando a integrar el pelotón de comando de dicha Compañia; situación que se mantuvo hasta el dia 15 de Junio, dia de la rendición.- "

~~Reflexión~~ Moraleja: En la guerra: "Nunca digas; de esta agua no he de beber !

<u>Reconocimiento Ofensivo sobre Malvinas.</u> Nuestros Pucará, operando desde su Base CONDOR, en Goose Green patrullaban -a pesar del mal tiempo- las zonas donde se insinuaban movimientos del enemigo, el cual ya se había infiltrado en las costas de nuestra Isla Soledad y ~~que~~ transmitía informes de nuestro despliegue y preparaba las marcaciones y señales que las tropas de asalto debían encontrar a su arribo a nuestras playas.

Asi cumplieron, en estos dias, nuestros Pucará salidas (PIEDRA?GAUCHO PATRIA - GATTO)

La conducción operacional argentina

El 16 de mayo, en nuestro Comité Militar se estudió la creación del CEOPECON; organismo conjunto improvisado, que reunía a los trés comandantes operacionales del continente: Cte FOAS -Cte.CAE - Cte FAS., en Comodoro Rivadavia, en un intento tardío de suplir la tremenda deficiencia -ya entonces muy notoria- de nuestras Fuerzas para las operaciónes conjuntas.

Como lo hemos afirmado (Nuestra reflexión Nº)el aparato de la Defensa Nacional termina en unas Fuerzas Armadas INTEGRADAS totalmente en la operación militar conjunta; tal como lo demostró en esta guerra nuestro enemigo ! Aunque cada Fuerza conserve su individualidad, su espiritu, sus tradiciones, etc.

Hasta que no hayamos logrado en plenitud esta integración interfuerzas, única garantía de un eficiente accionar militar moderno, no pensemos en la guerra. Y no es nada tan difícil; nuestro país tiene profesionales especialistas en esta disciplina que muchas veces han presentado proyectos varios, para todos los gustos y exigencias, respecto a esta integración. Pero no son los militares los que deben decidir si se implementa o nó un determinado proyecto. Es el PODER POLITICO quien tiene la responsabilidad de estudiarlo y luego ORDENARLO.-

EL ASALTO ANFIBIO BRITANICO

Para el 20 de mayo de 1982, el nuevo -y ahora serio- asalto anfibio estaba totalmente planificado y la Task Force (Northwood) contaba ya con todos los recursos solicitados, para ejecutarlo (a fin de "Recuperar the Flkland Islands" (6). Veamos cómo estaba dirigida y organizada esta operación anfibia cuyo nombre en codigo era SUTTON. Se trataba de trés Grupos principales, dependientes del Comando de Northwood:

1o) Fuerza terrestre de desembarco. Cuyo comandante sería finalmente el General J. MOORE (RM) pero que, en estos momentos, lo ejercía el Brigadier (RM) J. THOMPSON, Jefe de la Brigada de Comandos de Infantería de marina No 3 (BrCdo 3 RM) a bordo, entonces, del HMS FEARLESS. Además de dicha Brigada esta fuerza estaba constituída con unidades de Paracaidistas (del Royal Army), elementos SAS y SBS(1). Más adelante, a principios de Junio, se les uniría úna nueva Brigada de Infanteria (Br I 5) del Royal Army, al mando del General A.WILSON.

2o) Grupo de desembarco anfibio. Al mando del Comodoro (RN)M.CLAPP.

Que comandaba los buques de transporte y desembarco de las tropas y que luego de desembarcadas administraba los movimientos marítimos (logísticos) en la zona aledaña a la cabecera de playa.

3o) Grupo de Batalla (Carrier Battle Group). Al mando del VAlte Woodward que escoltaría la navegación del grupo de desembarco y luego protegería, desde el mar, la zona aledaña a la cabecera de playa y finalmente proveería apoyo de fuego naval y aéreo a las operaciones terrestres.

Todo este convoy navegó, a partir de las 19:30 del 20 de mayo en dirección a Pto Argentino (en un rumbo de engaño). La meteorología continuaba siendo mala, como en los dias anteriores. Cubierto con techos de 150 mts y visibilidad inferior a 500 mts. Mientras tanto algunos destructores y fragatas maniobraban cercanos a las costas de Fitzroy, o Peninsula de San Luis, o Peninsula de Freycinet, cañoneando la costa y lanzando bengalas desde helicopteros, todo ello con el proposito de velar el real objetivo. El convoy de desembarco, al acercarse al noreste del Archipielago giró decididamente hacia el oeste sudoeste para dirigirse a la desembocadura norte de nuestro Estrecho de San Carlos, zona Fanning Head. Arribaron allí a la medianoche. Los buques del Grupo de desembarco eran los HMS: FEARLESS, INTREPID, CANBERRA, SIR GALAHAD Y NORLAND. Los que los protegían del Carrier Battle Group eran los HMS: BRILLIANT, ARGONAUT, YARMOUTH, PLYMOUTH, ANTRIM, ARDENT, BROADSWORD, ALACRITY, ANTELOPE y ARROW.

A las 01;00 aproximadamente del 21 de mayo, ya el grupo de tropas había entrado en el Brazo San Carlos (ver figura) y comenzó el desembarco, el cual para el amanecer (08:30) había logrado estabiecer la cabecera de playa en trés zonas, simultáneamente (Establecimiento San Carlos, ambas margenes del Estrecho y Puerto San Carlos.

Toda la operación se había realizado, hasta este momento, sin inconvenientes, excepto el derribo de dos helicopteros Gazelle del Escdn aéreo de la BrCdo 3 RM (el XX411 piloto herido muere posteriormente Sgt.A.P.EVANS) y el XX402 cuya tripulación murió (LtR.Francis y Cpl. B. GRIFFIN) por parte de una fracción del Ejercito Argentino al mando del Tte.1o ESTEBAN.

LA BATALLA AEREA DE SAN CARLOS

Con este titulo se conoce, en la Fuerza Aerea Argentina, las acciones aeromarítimas y aéreas que siguieron al desembarco británico en San Carlos.

Esta batalla estuvo confinada al Estrecho de San Carlos, ambas margenes y una extensión de no más de 20 Kms aledañas a cada una.

Duró desde este 21 de mayo, a las 09;00 aproximadamente hasta el 27, dia en que, consolidada en el terreno la cabecera de playa, el enemigo inició el avance sobre Darwin-Goose Green (en adelante D-GG).

Los británicos se refieren a esta batalla aérea como a "EL VALLE DE LAS BOMBAS" -"Bomb Alley") Por supuesto que a las bombas que se refieren son a las muchas que les lanzaron los aviones argentinos (65%) de las cuales no explotaron.

Y ¿por qué no explotaron? Como vimos en el Cap ,pag , la FAA tenía prohibido (Resolución C . 1 1/69) desarrollar armamento especial para estas tareas aeromarítimas, de responsabilidad "colateral" para la FAA. Así que no poseía armamento ni experiencia para el ataque a objetivos navales. Cuando se vió enfrentada inesperadamente ... desafío, solo pudo usar el único armamento aceptable que poseía: las bombas de caída libre, que ~~poseía~~ utilizaba para objetivos terrestres (duros) que normalmente se lanzan en picada desde unos 600 mts de altura. En ese recorrido la espoleta tiene el tiempo suficiente para armarse (se le sale el seguro). Una pequeña helice que gira, al caer la bomba, y se va desenroscando en la rotación y permite que quede libre el percutor (que es lo que hace explotar la bomba).

Cuando se debe atacar un buque, con este tipo de armamento, y ante las tremendas y eficaces defensas del mismo, la única forma posible de aproximación que les quedaba a nuestros pilotos para tener alguna chance de supervivencia, era colocarse a muy baja altura, casi rozando el mar, en un tunel imaginario entre esta superficie y el plano horizontal que pasaba por la cubierta del buque. Es decir por entre el fiambre de un emparedado de no más de 3 mts de altura. Allí, las últimas armas con que se defiende el buque, son cañones y misiles especiales y -gracias a Dios- no tienen mayor efectividad a este nivel.

Las bombas que lanzabamos, en caída libre y empujadas por la inercia que les daba la velocidad del avión (unos 850 kms) debían ser soltadas entre 50 y 30 mts del buque y de inmediato brincar hacia arriba para saltar su superestructura (chimeneas, mastiles, antenas,etc).

En estas condiciones de lanzamiento improvisadas, nuestras bombas sufrían dos problemas principales: (I) El seguro de la espoleta no tenía tiempo de liberar al percutor y además al regularsele el retardo para que explotaran después que el avión hubiera sobrevolado (caso contrario la explosión afectaría al propio avión) muchas bombas traspasaban el buque y explotaban en el mar, del otro lado. (II) La consistencia blanda de estos buques, no ofrecía la resistencia necesaria para introducir el percutor con fuerza e iniciar la explosión. La imaginación criolla de nuestros tecnicos hizo que se inventaran algunos palia-

tivos a estos problemas aunque sin asegurar su total solución, durante el conflicto. Pero esto recién cuando advertimos el problema; fué cuando la BBC de Londres anunció jocosa, que nuestras bombas no explotaban !

Creemos que esta será la última guerra en que se ataque a los buques con bombas de caída libre... como tampoco ya se usan las boleadoras y las lanzas en la caballería.

Aunque todo sirve cuando se trata de defender la dignidad nacional !

La primera reacción aerea del archipielago

Desde la BAN Malvinas, en Pto Argentino, despegó, alrededor de las 09:00 un avión aermachi 339 de nuestra aviación naval, ordenado por el CAlte OTERO, Componente naval ante la GMM. Su heroico piloto fué el TN O.CRIPPA, quién se dirigió a San Carlos, a investigar... vió el enjambre de buques y helicópteros, en plena tarea de consolidar sus posiciones. Los británicos, tomados por la misma sorpresa de la que trataba de reponerse Crippa, no reaccionaron y fué lo que aprovechó el aviador naval para disparar sus cañones y cohetes al buque más proximo. Se trataba de la Fragata HMS ARGONAUT, a la que impactó con ambos armamentos y escapó hacia el terreno -de colinas- de esa zona, siempre razante, rumbo a Pto Argentino, donde aterrizó a los pocos minutos e informó al Comando argentino. Ya no había ninguna duda... los británicos habían iniciado el asalto a nuestra Isla Soledad.

En la otra Base Aérea (la CONDOR en Goose Green) desde donde operaba el Escuadrón Pucará, la situación era muy distinta; desde la madrugada sufría el cañoneo naval de una fragata -HMS ARDENT- que se había introducido en el Brazo Brenton (lo que la situaba a unos 8 kms de distancia de la Base) y que no cesó de disparar durante toda la mañana. Además tropas infiltradas británicas (SAS) en la zona de Darwin, ejecutaban acciones de diversión y reglaban el tiro de la fragata.

En pleno cañoneo (06:00) se reunió, la Plana Mayor en el Puesto de Comando de la Base (un pozo de 2x3 mts de superficie y 2. de profundidad); se ordenó la reunión de la Escuadrilla TIGRE, se la puso en situación y se decidió su despegue para tareas de Reconocimiento ofensivo (7).

La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la escuadrilla debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker -construido en la cabecera de pista- y desde allí, cuando los mecánicos traían el avión, corrían, entre andanada y andanada hacia él y despegaban... Así lo hizo inicialmente el Jefe de Escuadrilla -Cap.BENITEZ- pero no pudo decolar su numeral y siguió solo a la zona de desembarco, confirmó la presencia de los buques de asalto, lo cual informó a su Base (09:20) pero casi inmediatamente fué

derribado por un misil blow pipe en proximidades de"The gap", se eyectó y trás larga odiséa (8) regresó, caminando al anochecer a su histórica Base CONDOR.

Después de él, y en forma individual despegaron el numeral 4 (My. TOMBA, un legendario voluntario que no tenía por qué estar allí, él era cursande de la Escuela de Guerra en esos dias!) y otro joven Ten BREST; Estos dós atacaron, por indicación de la Base, una casa donde se encontraban los comandos SAS (que dirigian el tiro de la Ardent) y la destruyeron totalmente, a Brest le fallaron las coheteras y se dirigió a repararlas en Pto. Argentino. Quedó TOMBA solo y se dirigió a la Base, donde ya estaba decolando el numeral 3 (1er.Ten MICHELOUD). Ambos se reunieron y se dirigieron a otro objetivo ordenado (helicopteros en Cerro Bombilla) pero no los encontraron. En eso pasaron dos harriers y Tomba dijo: "Vamos tras ellos" ! (era su subconciente de cazador, de halcon del aire) pero apenas viraron se dieron cuenta de la utopía, ya no los veían... tampoco veían a un tercero (el Lt Cdr. WARD) que ya estaba en su cola frenando con todo lo que podía para no sobrepasarlo, pero lo sobrepasó nomás... MICHELOUD lo vió y escapó entre cañadones, TOMBA seguía buscando a los helicopteros... y Ward lo cañoneó desde atrás; le pegó en su motor derecho, el que dejó de funcionar y lanzaba humo, hizo un nuevo giro, el Harrier y ahora lo cañoneó sobre su ala izquierda, que empezó a deshacerse en pedazos... TOMBA se eyectó y, cuando su paracaídas se abrió vió pasar por debajo de él a su noble Pucará, todavia volando derecho pero casi sin su cola !...Era su caballo criollo que moría ... pero de pié ! con toda la elegancia de un argentino !..

TOMBA comenzó su caminata hacia su Base, pero la noche lo encontró al límite de sus fuerzas... en esos momentos llegó el Helicopteró TORDO, que lo encontró y le llevó de reggreso a casa. Esa noche, ice Micheloud, quien había regresado sano y salvo ~~a su Base~~, "estábamos cenando entristecidos cuando llegaron, casi al mismo tiempo BENITEZ y TOMBA... el alboroto fué impresionante y... nos permitimos brindar con un traguito de Ginebra" ! Aviadores de mi Patria !!

La reacción de la Fuerza Aérea Sur, continental

Nuevamente la Fuerza Aérea mostraba con nitidez su ESPIRITU ! El enemigo estaba ahora dentro de su radio de acción y en un Estrecho que no le permitía mayores maniobras y sobre todo no podía abandonarlo; debía mantenerse allí para defender, inicialmente a la cabecera de playa contra los ataques aéreos. El Estado Mayor de la FAS, desde varios dias atrás, había estado planificando este aqtaque masivo que lanzaría cuando el enemigo naval se encontrara aferrado al desembarco, en cualquier costa de nuestro archipielago.

Así fué que, en el momento esperado, el Comando de la FAS, dió la señal y... se puso en marcha EL VALLE DE LAS BOMBAS !!

A partir de las 09:45 comenzaron a salir las primeras de las 53 (CINCUENTA Y TRES) salidas de combate previstas, de los cuales 45 aviones llegaron al objetivo (80 %) (9).

Aparte de estas salidas de combate puro, se cumplieron 4 de Pucará (BAM CONDOR) 13 (trece) del escuadron FENIX (engaño y control táctico) y 4 de reabastecedores KC 130. En total 62(sesentidos) salidas operativas de combate.

En la madrugada de este día, recostado sin poder conciliar el sueño, ante su primera misión, que ya conocía el My. PIUMA -piloto de caza- meditaba:

"Durante mi vida profesional había participado, en las unidades de Caza, junto a mis camaradas y amigos de charlas y asados de muchas inquietudes... nos sentíamos entonces y nos sentimos ahora orgullosos de nuestra especialidad.

El espíritu de todo piloto de caza es muy particular, tiene algo de lírico y bohemio, pero posée una firme personalidad, cuyo comportamiento, quizás, se asemeje al de los pumas. Estos, cuando están en pareja se disputan la presa ferozmente, pero apenas se los ataca se aglutinan inmediatamente.

Es por ello que todo piloto, que alguna vez formó parte de una unidad de cazabombardeo, tiene algo en común; quizás su desafío a la vida, su osadía, su intrepidez, que hace que se unan ante el peligro, se protejan unos a otros en sus tácticas aéreas, sean camaradas y leales amigos. En definitiva, formen un grupo humano disciplinado, profesional, austero y combativo, con gran sentido del honor y la lealtad.

Fueron estos pensamientos y recuerdos de esa noche que me hiciera presentir la llegada de nuestra hora; me empujaba la voluntad de dar el ejemplo".

Si bien la batalla aérea de San Carlos duró -como hemos dicho- siete dias, éste primero -el 21 de mayo- fué el más intenso y duro para la FUERZA AEREA SUR y, sin dudas, el dia en que se inmortalizó.

En este otro largo dia, nuestros aviones llegaron en cuatro oleadas que finalizaron a las 19 hs... ya de noche. Veamos:

Primera Oleada

La primera oleada la cumplió el Escdn Dagger MV estacionado en Rio Grande. Consistió en 11 aviones, armados con cañones y una bomba de 500 kgs.c/u, que llegaron al Estrecho alrededor de las 10:30 hs

y lo abandonaron a las 11:00.

La primera escuadrilla (NANDU) atacó (10:32)en particular a la fragata HMS BROADSWORD dejandola averíada con unos 40 impactos de cañón; pero el buque lanzó misiles Sea Wolf, uno de los cuales impactó en el dagger del 1er.Ten P.I.BEAN, cuando se encontraba en su corrida final de bombardeo, lo derribó y aún cuando nuestro piloto se ëyectó, su enorme velocidad lo desmayó y nunca fué recuperado. Era el primer héroe de esta batalla.

Las dos restantes (PERRO -LEON) que llegaron con un intervalo de 9 minutos entre ambas (10:31/10:40) atacaron a la fragata HMS ANTRIM, alojandole trés (3) bombas que no explotaron pero, aún con el efecto de masa (como las boleadoras) y los impactos de los cañones de los cinco aviones, dejaron definitivamente FUERA DE COMBATE a esta nave por el resto del conflicto. De aquí én más, este poderoso buque de guerra fué usado como buque correo entre Malvinas y las Islas Georgias del Sur.(10
Cuando los perros regressban fueron perseguidos por una PAC del Escdn 800 y uno de ellos (Lt HALE) disparó un sidewinder fuera de distancia que no alcanzó su objetivo.

Entre medio de las anteriores entró (10:35) la escuadrilla ZORRO, la cual se lanzó sobre la fragata HMS BRILLIANT, pero ésta tuvo mucha suerte, según nos relata el Jefe de los Zorros(11):

"Proximos a lax Isla Gran Malvina descendimos iniciando una navegación razante hacia el Canal San Carlos; cuando nos preparamos para iniciar el ataque tomamos contacto con la escuadilla que nos precedía, la misma confirmó la existencia de un elevado número de navios en el Canal, los cuales se encontraban apoyando la actividad de desembarco. La sorpresa del ataque aéreo fué total; los ingleses suponíanque la situación meteorologica imperante hasta unos minutos antes, se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.

Por ello no tenían inicialmente una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco. Cuando arribamos al Canal San Carlos, a escasos metros de las clevaciones circundantes, el panorama visto superó las expectativas que mentalmente habíamos concebido. Pudimos ver claramente el dispositivo defensivo de la Royal Navy... Los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicírculo.

Nos dirigimos a maxima velocidad (aproximadamente 980 kms/hora) hacia una de las fragatas más cercanas. La aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los trés aviones A partir de una distancia de 1.000 mts se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la "Brilliant" con disparos de cañones; esto quedó registrado en una filmación de la mira del avión. Se ob-

serva en la película los impactos en su línea de flotación (fig)
En el momento de encontrarnos en la distancia para lanzar las bombas hubieron fallas en el sistema de lanzamiento, producto probablemente del bloque del mismo por el intenso frío o por las condiciones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente debido a la rapidez del mismo; solo intentó salir de nuestra puntería adoptando maxima velocidad en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles Sea Wolf ni de sus cañones antiaéreos; tenía tambien un helicoptero posado en la plataforma de popa. Sin embargo otro navío que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra escuadrilla; felizmente no fué efectivo.

Al pasar sobre la fragata, fragmentos de su estructura desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques de combustible pendulares de los aviones sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron defensivas para evitar los misiles que pudieran provenir de los buques circundantes.

La situación era difícil; el accionar de la defensa antiaérea naval buscaba formar cortinas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales.

El espectáculo era singular; columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de la munición antiaérea, luces de los proyectiles trazantes, junto todo en una danza sin igual.

Tomamos altura al continente, al que arribamos en una navegación sin incidentes. Habiamos sido testigos directos de un gran despliegue de medios de combate..."

Estas salidas de la primera oleada fueron protegidas por 4 salidas de cobertura de MIII de la BAM Rio Gallegos (AGUILA - CONDOR).

<u>Segunda oleada</u>

Una hora después (12:15/12:45) llegaron al BOMB ALLEY los Halcones (12)de San Julian (A 4C) y de Gallegos (A 4B) controlados por un Oficial de Control aéreo táctico, en vuelo (OCAT) abordo del RAYO.

La primera escuadrilla -PATO- que tenía un numeral de otra, compuesta, al final, de 4 halcones, fué interceptada, en el poblado de CHARTRESS, por una PAC del portaviones HMS HERMES (Neil Thomas XZ492 - Mike BLISSET XZ496) la cual consiguió derribar al 1er Ten D.F. MANZOTTI y

al Ten N.E. LOPEZ quienes no se eyectaron y quedaron para siempre en nuestras islas.

Enseguida llegó el MULA 1 -solo- pues había dejado en el camino a sus numerales...su espiritu heroico lo movía a seguir solo, sin custodia... y avistó a la fragata HMS ARDENT (la misma que había cañoneado toda esa mañana a nuestra Base CONDOR). El Capitan CARBALLO la enfrentó, mano a mano !.. la cañoneó hasta el último de sus proyectiles (que salieron todos) y le lanzó su única bomba de 500 kgs, la cual penetró en la fragata... le habían clavado su primera banderilla...

A los pocos minutos llegaron los PICO... pero no pudieron atacar ningún buque con efectividad...

(+) El buque de guerra.- (pag 21)

Tercera Oleada

Si bien esta oleada duró 30 minutos (entre 14:30 y 15;00 hs) sus acciones fueron muy intensas y talvez sea la más demostrativa de lo que eran aquellos pilotos de combate de la Fuerza Aérea, que salieron en la semana de mayo, a defender el honor de todos los argentinos. Aquí fueron 15 aviones cazabombarderos argentinos (A 4B y MV) cuyos pilotos hicieron historia , en una semana histórica. Sigamoslos:

La primera y segunda escuadrillas -6 A 4B- que despegaron casijuntas desde la BAM Rio Gallegos, tuvieron la deserción -por fallas- del jefe de una de ellas (ORION). Entonces los dos numerales huerfanos se integraron a la escuadrilla LEO, la cual quedó robustecida contando ahora con 5 integrantes, los cuales formaban una especie de "escuadrillón" al mando del lider de la escuadrilla LEO -1er Ten FILIPPINI. Este decidió ir directamente al objetivo. Reabastecerán del TIGRE, al regreso, si fuera necesario.

A su llegada, razante al Estrecho de San Carlos localizaron a la fragata HMS ARGONAUT (ya atacada a primera hora por el avión naval de Puerto Argentino (pag). Esta, al ver venir alos 5 resueltos halcones- trató de refugiarse contra un acantilado de la costa en su proximidad y se acercó a él lo más que pudo mientras se aproximaban los LEO. Allí la atacaron... pero veamos su propio (británico) relato: (13):

"Después de un pasaje sin efectividad de los MV Daggers fué atacada poco después de las 14:30 por cinco A 4B skyhawks. El buque fué impactado por dos bombas de 500 kgs. que afortunadamente no explotaron. Sin embargo sus motores fueron puestos fuera de servicio y perdió el timón; estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (estallido espontáneo de trés misiles Sea Cat) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y trés heridos en este ataque. Su helicoptero Linx escapó a los daños. La nave fué luego

remolcada por la Plymouth.

Después de eficientes reparaciones para mantenerla a flote, fué declarada operacional el 26 de mayo y reasumió sus funciones antiaéreas en el Estrecho. Sin embargo por poco tiempo, ya que fué reemplazada por la "MINERVA" que llegó a tomar su lugar el 29/30 de mayo y entonces, la ARGONAUT navegó hacia el Este, para encontrarse con el buque de reparaciones STENA SEASPREAD.

Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su continuidad en el TOAS y se le ordenó regresar a Inglaterra el 05-Jun-82".

Como estaba muy proxima al acantilado, el Jefe de"escuadrillon" 1er Ten FILIPPINI, se retrasó milesimas de segundo en la recobrada de su avión, después del ataque, y rozó -al saltar el buque- una de sus antenas con uno de sus tanques externos de punta de ala, el cual perdió su cono de cola. Así eran...

Cuando los LEO volvían -gloriosos- a su base, una escuadrilla de 4 daggers MV -CUECA- tambien integrada por un numeral de otra escuadrilla a cuyo Jefe le había fallado el avión,el Cap. ROBLES, que ahora pertenecía a los CUECA, estaba arribando a Malvinas, sobre una capa de stratus que cubrían totalmente el suelo a unos 50 mts de altura. Pero debían necesariamente descender pués ya estaban dentro del alcance de los radares enemigos. En realidad ya habían sido detectados por la HMS BRILLIANT (la cual oficiaba de control de intercepción) y ésta había vectoreado al lugar, para esperarlos, a una PAC (Lt Cdr FREDERIKSEN y S Lt A.J.GEORGE) de Sea harriers.

Los Cueca sin conocer estos preparativos (ojos que no ven...) formaron en ciega y atravesaron las nubes preocupados más bien por los obstaculos del terreno que pudieran encontrar... y salieron en medio de cerros, a lo largo de un desfiladero. Los trés que venían adelante vieron una explosión atrás y pensaron que el numeral 4 (1er Ten LUNA) se había estrellado contra un cerro. En realidad había sido derribado por un 9L que lanzó Frederiksen, quien pensaba irlos devorando, desde atrás, uno por uno.

Pero ya entraban en las aguas occidentales del Estrecho y la BRILLIANT xxxx "despidió" a la PAC. Entraban en la zona misilística y podían ser derribados ellos tambien. Así que los Harriers se retiraron y tomaron altura, saboreando, al menos, un derribo.

El 1er Ten LUNA, se había eyectado a 50 mts de altura y cayó muy proximo a donde se estrelló su noble avión. Ya seguiremos hablando de él.

Los trés CUECA restantes entraron por el Sur al Estrecho y

comenzaron a remontarlo hacia el Norte, pegados al agua... y detectaron visualmente a una fragata que se movía dificultósamente: era la HMS ARDENT (que hacía pocos minutos había sido atacada por el GUIA 1).

Los trés daggers se fueron, semi encolumnados, sobre ella y la atacaron con todo lo que llevaban encima (cañones y una bomba de 500 kgs cada uno). Veamos como cuentan este ataque los mismos británicos (14)

" ARDENT fué atacada por un skyhawk solitario alrededor de las 12:59 pero fué en el ataque de los daggers, del Grupo 6, alrededor de 13:... ella fué impactada por una bomba que destruyó el helicoptero Linx (XZ 244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba (que no explotó) fué alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, se le ordenó dirigirse al Noroeste a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección."

El 1er Ten LUNA fué recuperado -ya veremos cómo- con su brazo quebrado, trés dias después.

Y cuando se retiraban los CUECA, evadiendo misiles y granadas antiaéreas, entraban los RATON y se lanzaban sobre la HMS BRILLIANT, la cual tambien soportaba el segundo ataque del dia.

Eran 3 daggers MV de San Julian con la infaltable bomba de 500 kgs y sus cañones. Se acercaron cañoneando (una esquirla hirió a un controlador aéreo del buque) y lanzaron sus bombas. La del guía no se desprendió, un numeral atacó a otro buque en las inmediaciones y el tercero no impactó su bomba (15). Los Ratón volvieron sin más novedad que un parabrisas astillado, a su cueva.

El combate aéreo increíble

Simultáneamente se estaba produciendo un hecho sorprendente sobre la Gran Malvina: Cinco aviones (2 sea harriers y 3 daggers) combatian EN VUELO RASANTE (a menos de 100 mts de altura) entre medio de los cerros. El Jefe de la escuadrilla de daggers (LAUCHA) Cap. DONADILLE, nos cuenta lo que muchos no creeran:

"La navegación se cumplió normalmente, adoptandose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que unas 120 millas del lugar del ataque la escuadrilla ya estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas de los Salvajes solo con veinte segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran:8/8 de St y Sc a unos 400/500 mts, con la visibilidad reducida , a veces, por lloviznas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó gran actividad de harriers en la boca Norte del Estrecho de San Carlos.

Estando aproximadamente a un minuto de vuelo del Estrecho y con la escuadrilla formada en línea, con una separación entre aviones

310

de unos 200/300 mts, el numeral trés (3) que estaba formado a la derecha informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El suscripto, que se desempeñaba como numero 1, miró hacia allí viendo a otro avión a unos 1000 mts del número 3 y volando en el mismo sentido unos trescientos metros más alto. En principio me pareció el perfil de un A 4B.

Un hecho que me llamó la atención fué que esta aeronave iba alcanzando la línea de frente formada por la escuadrilla, por lo cual se deducía que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros aviones.

En ese mismo instante el piloto inglés divisó a mi numeral trés iniciando un brusco viraje hacia éste. Esta acción me permitió identificar al avión como a un sea harrier, pués pude verlo de planta.

Inmediatamente ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo; el numeral trés tardó en reaccionar, por lo que reiteré la orden. Ante lo difícil de la situación, pués el Harrier estaba acomodandose en una buena curva de persecución con respecto al trés, comencé a hacer fuego con mis cañones, tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 mts. Esto hizo que el inglés abandonara al trés y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mio. Inmediatamente piqué ~~ni avión~~ apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponente y mantuve apretado el disparador mientras nos cruzábamos. No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante (16), tampoco pude advertir impactos en el oponente pués el cruce fué muy fugaz, debido a las velocidades de los dos aviones al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo que requirió de toda mi atención, logrando salir de la maniobra con la mínima altura (30/40mts).

Al salir con viraje hacia la derecha casi tuve que invertir mi avión pués me crucé muy cerca con mi numeral trés, que había iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo.

Una vez finalizada esta maniobra recibí el impacto de un misil inglés, que dejo a mi avión totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que éste colisione contra el suelo. Durante el combate no pude ver la suerte que habia corrido mi numeral dos (My.PIUMA). Luego del descenso en paracaídas, si bien tenía serios trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me había eyectado, pude caminar aproximadamente unos 25 kms hasta llegar por mis propios medios hasta Pto. HOWARD, luego de haber pasado una noche al aire libre."

La PAC con la cual combatieron los daggers estaba integrada por el Lt Cdr N.D.WARD en el ZA 175, Jefe del Escuadrón 801 del porta-

viones HMS INVINCIBLE y su numeral era el Lt S.R.THOMAS.

Los trés daggers argentinos fueron derribados en esta acción y los trés pilotos, mas tarde recuperados.

El combate fué desigual; los Laucha solo tenían cañones para combatir aire-aire. No poseían ningun tipo de misil pués iban armados con una bomba de 500 kgs para atacar a buques. Lo único que pudieron hacer es lo que hicieron, eyectar sus cargas externas ("limpiar" el avión a efectos de obtener mayor rendimiento) y combatir -a una altura que beneficiaba grandemente a los Harriers- con solo 150 disparos de cañon con que contaban en cada avión.

Pero el combate sigue... al menos podremos verlo desde distintos angulos. El numeral dos (My.PIUMA) que era voluntario pués ese año se encontraba cumpliendo un curso en la Escuela de Guerra Aérea, y que por tal motivo -falta de entrenamiento- volaba en el puesto del menos experto nos cuenta:

"Rápidamente puse post combustión y trepé casi en la vertical.. en ese momento un Harrier se cruzó de frente y en descenso; viré bruscamente a la derecha para mejorar mi posición de ataque, cuando veo a mi izquierda el desarrollo del combate del numeral 3, el cual es derribado por un misil lanzado por otro harrier que se encontraba a 90 grados y muy abajo nuestro; alcancé a gritarle desesperadamente al 1er Ten SENN que...cierre! el viraje... Ya era tarde.. el misil impactó en la cola de su avión y comenzó rápidamente a incendiarse.

Traté de comunicarme, por radio, con el Cap.DONADILLE; no me contestó. Me había quedado solo; la impotencia y la indignación embargaban todo mi ser.

Descendí bruscamente, en dirección a un Harrier que estaba a muy baja altura, me acercaba vertiginosamente, comencé a disparar mis cañones; suspendí el tiro, estaba todavía lejos. De mi primera ráfaga no había visto las municiones trazantes.

Cuando decidí suspender el tiro, estaba a 20 o 30 mts de altura, la velocidad era de aproximadamente 450 nudos (810 Km/h). Observé rapidamente el indicador de combustible, ya no podía regresar al continente.

En ese preciso momento siento una tremenda explosión en mi avión, un misil sidewinder lo impacta de lleno.

La maquina se vuelve incontrolable, instintivamente tiro del comando, el avión sube descontroladamente inclinándose a la derecha. Me siento sofocado, creo que me quemo y me acerco rápidamente a un cerro; fué allí donde decido eyectarme".

Como se vé [illegible] ggers (LAUCHA 1 y 2), antes de ser derri-

bados, lograron efectuar ráfagas con sus cañones de 30 mm, sobre al menos un Sea harrier... y desde bastante cerca. Sin dudas solo con cañones se pudo derribar (o averiar seriamente) a un avión cosa que no pueda llegar al portaviones, si se dan las condiciones de distancia que aquí se dieron... y más aún, ..., luego de algunos años (1986) aparece este relato (17)

"Mientras WARD se comunicaba con Brilliant, él y Thomas - su numeral- estaban cruzando la costa Este de la Gran Malvina, cerca de Pto Howard, WARD de pronto se dió cuenta que había perdido de vista y contacto de radio con THOMAS (su numeral). Preocupado y luego de una breve búsqueda de él, WARD informó al Invincible que estimaba que THOMAS HABIA SIDO DERRIBADO.

Luego, para velar esta información, y no pudiendo con su genio, la inteligencia Británica hace agregar:

"En realidad había recibido algún impacto de la artillería antiaerea de Pto. HOWARD (NT Falso, nadie vió en Pto Howard a estos aviones y además solo tenían Blow Pipe) que había dañado su TACAN y puesto fuera de servicio su radio. Entonces muy corto de combustible, WARD llegó al portaviones a las 15:30 donde encontró a un recién llegado: THOMAS.."

La información que poseémos coincide con la primera parte de esta explicación. La nuestra posterior es que, este Sea Harrier fué abandonado por su piloto (eyección controlada) al Norte de la Isla Soledad -Teal Inlet- zona donde las tropas argentinas no tenían mayor presencia y THOMAS fué luego rescatado y reincorporado al portaviones.

La guerra aérea -asi la vemos en una Fuerza Aérea- fué siempre un duelo entre caballeros -similar a la esgrima- donde los contrincantes denuncian ellos mismos cuando son tocados (touché). Por ello los especialistas en acción sicológica o inteligencia de las fuerzas armadas modernas, que normalmente no son aviadores (o son los malos aviadores) debieran respetar esta tradicional gallardía que queremos mantener los caballeros del aire y admitir la verdad por sobre todo. Al menos cuando el tiempo ha alejado el peligro.

En este libro lo hemos tratado de hacer así y nadie, en la FAA nos impidió que dijeramos la más absoluta verdad.

En Gran Bretaña, los políticos y los especialistas en la información arruinan el prestigio de sus aviadores que tan famosos fueron junto a los alemanes, italianos y franceses, en su condición de caballeros.

Pero volvamos a este increíble combate. Los trés daggers argentinos habían sido derribados por misiles sidewinder (norteamericanos) de los Sea harriers británicos. Los trés cazadores argentinos habían logrado eyectarse y caer, como pudieron en nuestra Isla Gran Malvina, cer-

313

ca de Ito. HOWARD. PIUMA nos relata otra vez más sus vivencias ... tratemos aquí de descubrir su alma.

" No recuerdo nada más, el impacto con el aire me desmayó. Me desperté tendido en el suelo, con el rostro hacia el cielo y las manos cruzadas en el pecho. Miro alrededor e instintivamente beso con gran emoción la tierra.

En la confusión de mis ideas tuve la sensación de estar justamente en mi Patria, en un pedazo de tierra reconquistada al enemigo. Experimenté la dolorosa certeza de no poder continuar mi lucha, pero tambien el tremendo orgullo de haber cumplido con mi deber.

Intento reincorporarme, lo que me causa mucho dolor. Llevo las manos al rostro; me sorprendo verlas manchadas de sangre, me faltaban los guantes; había perdido el reloj, la máscara de oxígeno y el casco de vuelo. Tenía enganchado el paracaídas y afortunadamente, el equipo de supervivencia seguía xxxxxxxxx todavía al lado de mi cuerpo.

A medida que tomaba conciencia de mi condición física, comenzaba a preocuparme. Sangraba por boca y nariz, tenía dificultades para respirar y fundamentalmente, un fuerte dolor en la espalda y en el tobillo derecho.

Traté de mirar a mi alrededor, el paisaje de Malvinas era maravilloso, un verde intenso cubría el valle. Yo estaba ubicado como en un escenario, en la pendiente de un cerro, a una altura aproximada de 30 mts, quizás 40 mts y allí abajo, muy cerca de un arroyo estaba mi avión.. mi pobre avión.. sus restos esparcidos en unos 100 m. en el terreno, todavía en llamas.

Comencé a rezar preguntandome: Dios mio, Dios mio ! que me ha pasado. Le pido a Dios otra oportunidad de seguir viviendo, prometiendole que le iba a responder. No sé cuanto tiempo mantuve este dialogo, quizas una hora. De pronto escucho un ruido, inclino la cabeza y veo dos patos bebiendo agua.

Me arrastré hacia el arroyo y me acerco; un espejo de aguas cristalinas y suave corriente me refresca el rostro. Me asombro: un hematoma pronunciado en el lado izquierdo de mi cara me impide ver bien. Me lavo la cara, tomo mucha agua que me reanima; empiezo a tranquilizarme.

Acostado al lado del arroyo descanso. Decido buscar una soga que está unida al chaleco de supervivencia, el cual consta de todos los elementos suficientes para sobrevivir (agua, alimentos, remedios apósitos, una escopeta calibre 12, señales diurnas y nocturnas, etc) Consigo la soga, tiro de la misma hasta su maxima extensión e inflo el bote salvavidas.

Así tirado en el suelo voy arrastrando el bote; junto con él venían todos los elementos mencionados, incluso una radio, un espejo de señales y linterna..

Coloqué todos ellos dentro del bote, me desenganché el paracaídas y lo extendí como pude en la zona de mi caída.

Todavía no me había incorporado, solo estaba en cuclillas y así, en esa posición (como gateando) subí una pequeña loma y comencé a mirar a lo lejos, tratando de buscar un lugar que me protegiera del frío y donde pasar la noche. Aproximadamente a 1.000/1.500 mt de distancia hacia el valle y en un cerro no muy elevado distinguí una casita, quizás un rancho o una tapera.

Al mismo tiempo observé detenidamente mi avión y pensé: "podría estar entre los fierros retorcidos de mi máquina". Dios había decidido que todavía no había llegado mi hora. Extendí las cuerdas del velamen y en su extremo traté de hacer una flecha, pretendiendo dar una idea del sentido de avance para orientar aquellos helicópteros que seguramente me estar´an buscando.

Por primera vez traté de incorporarme... no pude hacerlo totalmente, me parecía como si un fierro caliente penetrara en mi cintura. Me tiré nuevamente al suelo, descansé, recé y tomé agua. Alrededor del cuello me había colgado unos sachets con agua.

Me quedé un instante meditando, se me ocurrió hacer un lazo en el extremo de la soga que une al bote y después de mucho esfuerzo coloqué el lazo alrededor de mi cintura. Me incorporé como pude y comencé mi marcha dolorosa, estaba decidido a seguir viviendo, a seguir luchando por la vida, aún cuando tuviera que arrastrar el bote, no iba a perder la oportunidad que Dios me daba de sobrevivir.

Esto era un Calvario.. sí, muy bien!.. Cristo había superado mucho más, El me extendía una mano pués..Adelante!

Así, pensando en el camino de la cruz, comencé a caminar, crucé lomas y arroyos. Llegó la noche, empezó a llover... tenía mucho frío, las manos estaban entumecidas. Que desilusión! apenas había caminado 300/400 mts, todavía el refugio estaba lejos, muy lejos...

Me desplomé; durante el trayecto creo que en lo único que pensé fué en rezar y rezar... no quería que el recuerdo de mi mujer y mis hijos y de todo aquello que me sujetaba a la tierra me hiciera sentir anímicamente mal; quería luchar, no llorar."

Sigue la batalla

Los LAUCHA, eran la última escuadrilla de la 3a oleada de la FAS.

Nuestra Aviación Naval

Este día, los skyhawks A 4Q del portaviones 25 de mayo, que

operaban ahora desde su Base en tierra (Río Grande) ejecutaron dos oleadas, intercaladas con las que desarrollaba la FAA. La primera, de 6 A 4Q integrada por dos escuadrillas al mando de los Capitanes de Corbeta XXX ZUBIZARRETA y CASTRO FOX, XXXXXXXXXXXXXX llegaron al Estrecho de San Carlos alrededor de las 12:25 y regresaron, "por autonomía y chubascos" sin encontrar blancos. Era el momento que el Mula 1 atacaba a la ARDENT. varios millas mas al norte por primera vez

Los A 4Q salieron nuevamente alrededor de las 15 hs de Río Grande y una escuadrilla de 3 aviones compuesta por el CC PHILIPPI, el TF MARQUEZ y el TC ARCA llegó al estrecho y avistó a la ARDENT la cual habiendo sido atacada por segunda vez (ver CUECA pag 0) echaba abundante humo. Los três A4 Q se lanzaron decididamente y soltaron sus bombas Mk 82, las cuales, en su mayoría, impactaron y explotaron, sellando la suerte de la fragata. Su agonía duró toda esa noche y a la mañana siguiente la HMS ARDENT simplemente se hundió, de popa.-

Pero los heroicos marinos pagaron su precio. Una PAC los avistó, después del ataque y derribó a PHILIPPI y MARQUEZ, muriendo este último, no así el Jefe de escuadrilla quien se eyectó, nadó hasta una Isla y fué después recuperado. El A 4Q restante, averiado por la artillería del buque, alcanzó a volar hasta Río Argentino, en cuyas cercanías su piloto se eyectó, sin novedad

La última oleada

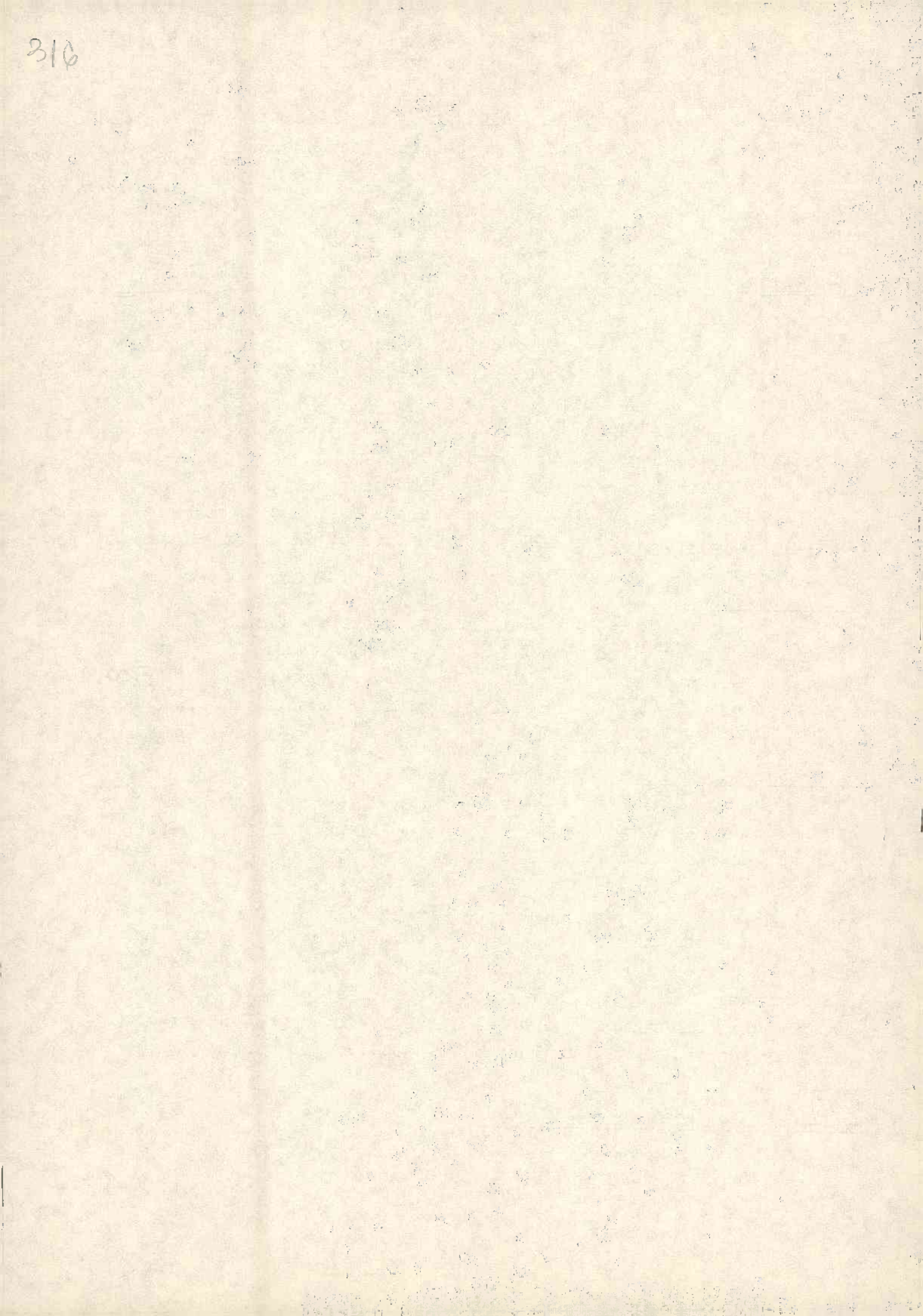
Una hora después que éstos eran derribados, salían desde San Julian los skyhawks, del Grupo 4 y 5 de Caza. Eran 9 halcones (HALCON CHOCLO - MATE) quienes llegaron al Estrecho alrededor de las 17:00, ya al comienzo pleno del crepúsculo, sin divisar ningún buque, regresando todos a sus Base sin novedad.

Los obreros distrayentes

Sin duda, todo este enorme y heroico esfuerzo hubiera sido menos efectivo y mucho más riesgoso, si entre todas estas oleadas efectivas que lanzaba la FAA no hubieran contado con las acciones de engaño (diversión) y el control táctico que hacían los valientes pilotos del Escuadrón FENIX (PUMA - FOSOCO - FUEGO - JUNCO - RAYO - NURO) simulando ser aviones de combate y tomando la altura y proximidad necesaria para ser detectados por los radares navales enemigos y así atraer sobre ellos las eficientes PAC británicas y sus mortales sidewinder. En muchas oportunidades estuvieron "a tiro" de ellas y -gracias a su mayor velocidad- pudieron escapar. Pero era muy peligroso... y ya veremos como pagaron su precio.

Problemas en la cabecera de playa

Dice el libro británico -TASK FORCE- (18): refiriendose al final


316

de este intenso día:

" Los británicos fueron forzados a cambiar sus planes como consecuencia de los ataques aéreos. Se tomó la decisión de retirar la máxima cantidad de buques de transporte y desembarco de tropas fuera de la zona de la cabecera de playa esa noche.... Canberra, Norland, Stormess y el Europic Ferry, todos navegaron de vuelta hacia el grupo de batalla CDG, con la dañada ANTRIM como escolta."

Unos meses después, el SUNDAY TELEGRAPH de Londres (19) comentaba estas circunstancias y decía:

" Al V.Alte Woodward no le gustaba oir la misma cantinela de la gente de los buques en la zona de desembarco, refiriendo a que los portaviones estaban demasiado lejos de la cabecera de playa en San Carlos y se quejaban de que no tenían así cobertura aérea. Esta es una vieja queja de los soldados de tierra (en las playas de Dunquerque y en Dieppe) ambos no sabían que los combates más intensos se estaban desarrollando fuera de sus vistas.

Una de las cosas que se decían entonces era que a Woodward habría que darle "la estrella de Burma" (N.A. Condecoración británica para los combatientes del Lejano Oriente)."

Otra personalidad que también opinó respecto a esta oportunidad del asalto anfibio es el Secretario de Marina de los EE UU (20):

"Los británicos tenían una sustancial desventaja para su desembarco en las Falkland: no habían logrado la superioridad aérea".

El día más largo de la FAS

Finalizaba el día más largo y de mayor esfuerzo de la FAS. Sus unidades de combate, en sus aeródromos de Malvinas y del continente reposaban ahora, sobresaltadas... talvez asombradas de su propio coraje ! [illegible] no había podido llegar a su refugio, se metió en su bote y allí durmió meditando, era [illegible] más viejo de los tres, [illegible] durmió a campo abierto... admirando la increíble Cruz del Sur y [illegible] el más joven y soportaba su noche de ronda, no muy lejos de PIJAMA pero con menos dolores.-

La aviación argentina, con sus modestos y antiguos aviones, había nuevamente asombrado a los analistas militares de [illegible] por su decisión y eficacia ante una fuerza naval, de última generación que había ingresado dentro de su radio de acción.

Pero había perdido diez aviones de sus unidades del continente (5 de ARA) y dos Pucará estacionados en nuestras Islas Malvinas.-

---

(4) El derribo de un GR 3

Esta mañana, un solitario GR 3 (RAF) sobrevoló Pto.HOWARD en reconocimiento ofensivo, pero no encontró blancos en su primer pasaje. Era un joven piloto (Flt Lt J.GLOVER) en su bautismo de fuego, cuyo guía,

- igual que en el caso de nuestro 1er Ten ARDILES- había tenido fallas q que lo obligaron a regresar. Siguió entonces GLOVER solo, a cumplir su misión. El controlador aéreo táctico lo envió a esta zona y al no ubicar blancos le pidió que hiciera un segundo passaje, ahora tomando fotografias con su ~~máquina~~ cámara de abordo. Pero las defensas antiáereas de nuestro Ejercito Argentino estaban ya alertadas y el Harrier fué derribado con un misil Blow Pipe, lanzado por la Ca.601. GLOVER se eyectó y cayó al agua, muy proximo a la costa y pudo inflar su dinghy; pero el personal terrestre de Ejercito, lo hizo prisionero. Ya veremos sus andanzas como un piloto de combate más entre los argentinos. Comencemos diciendo que fué tratado con toda consideración y, aún más... dejó afectos en la Fuerza Aérea Argentina.

(Llamadas)

(1) SAS (Special Air Service) Unidad comando de elite del Royal Army Ejercito británico. La Royal Navy (Armada brit) tiene una unidad similar llamada SBS (Special Boat Squadron).

(2) Destruyeron 5 Pucará de FAA, 4 turbomentor de ARA y 1 Skyvan de PNA.

(3) Alerta temprana: condición necesaria para detectar los aviones atacantes lo más lejos posible del objetivo y tener así mayor posibilidad de reacción con medios defensivos.

(4) Además nuestra Aviación Naval logró dos cruces con F-28 y dos de B-200

(5) ECCO - Equipo Control de Combate

(6) Informe FRANKS parr 47 - Ver Cap I pag de este libro.

(7) Reconocimiento ofensivo: Los aviones son mandados a una zona y allí los pilotos observan y deciden por ellos mismos qué blanco atacar.

(8) El relato de su odisea posterior puede leerse en el Libro -Carballo.

(9) En este día, de estas 45 salidas que llegaron, 7 aviones fueron derribados (3 pilotos fallecidos)

(10) FAW AETHIN

(11) Capitan Raul DIAZ

(12) Asi se los apodan en la FAA, a los pilotos que vuelan el avión skyhawk

(13) FAW pag 302

(14) FAW pag 302

(15) T F -pag 224 dice:"La Brilliant fué tambion atacada para esta hora, siendo impactada por una ráfaga de cañones. Varios proyectiles perforaron su delgada pared lateral de este moderno buque y explotaron en su interior. Una masa de cables pertenecientos al sistema Sea Wolf y otras computadoras, fué cortado; el sonar quedó fuera de servicio y trés hombres fueron heridos en la sala de operaciones".

16) Munición trazante:Proyectil del cañon que despide una luz y permite apreciar la trayectoria del mismo.

(17) FAW pag 217

(18) TF . Demás datos en pag 227.

(19) del 19 Dic 1982. Titulado :On the bridge

(20) Informe al subcomité de Defensa de USA, el 03-Feb-83.

Antecedentes

El rédito táctico para el primer dia de la batalla aérea de San Carlos -el 21 de mayo- era positivo para nuestra Fuerza Aérea. Casi en exclusividad los medios aéreos habían infringido al enemigo los siguientes daños:

- Fragata F-21 HMS ARDENT (hundida)
- Destructor clase county ~~xxxxxx~~ HMS ANTRIM averiado fuera de combate -usado en el futuro como buque correo- su helicoptero destruído.
- Fragata clase Leander HMS ARGONAUT averiado fuera de combate, regreso posteriormente a G.Bretaña.
- Fragatas averiadas de menor consideración, este dia, HMS, BRILLIANT BROADSWORD, ARROW, ALACRITY ,
- Avion GR 3 derribado por EJERCITO ARGENTINO piloto prisionero
- Avion FRS 1 probablemente derribado en combate aire-aire, piloto recuperado.(Lt THOMAS)
- Dos helicopteros Gazelle derribados por EJERCITO ARGENTINO, tripulación fallecida.

Sin embargo el exito estratégico logrado por el Reino Unido en este exitoso asalto anfibio era enorme. En este primer intento desembarcaron cerca de 3.000 hombres y pertrechos y paulatinamente iban consolidando su defensa antiaérea basada en tierra.

El dia 22 de mayo

Este dia, a la madrugada, el Comando de la FAS, se encontró que, la noche anterior, en Buenos Aires, el Comité Militar, en una importante reunión evaluatoria de los sucesos de ese dia, había decidido ordenar a las Fuerzas, por intermedio del flamante CEOPECON, una operación conjunta ARA/FAA sobre la zona del asalto anfibio (San Carlos) "y su línea de abastecimiento cercana", en la cual la FAS debía atacar solamente los OBJETIVOS TERRESTRES en la cabecera de playa; específicamente PTO. SUSSEX y PTO.SAN CARLOS.

Nuevamente la conducción militar superior argentina, preocupada por detener el asalto anfibio, no entendía las capacidades de la Fuerza Aérea y pretendía usarla como a la artillería, en un marco estrecho y para batir una zona, donde no se tenían observadores adelantados que indicaran las posiciones de los blancos y que reglaren el tiro. Y todo esto a 700 kms de distancia y , como hemos visto, sin un eficiente sistema, por parte de la FAA, C3I.- Pero lo más grave era que restringía su libertad de acción al vedarsele los OBJETIVOS NAVALES, en el Estrecho o sus proximidades.

El redito obtenido.el dia anterior por la FAS se debía a que su Estado mayor había podido elegir los blancos- sin tener en cuenta competencias (o responsabilidades interfuerzas) de caracter escolastico. Y lo había hehco bastante bien.

La selección de los blancos (los objetivos materiales correctos) es primario para que los ataques aéreos tengan efectividad (se logre el efecto deseado) y constituye la tarea más compleja y de mayor responsabilidad en un Estado mayor de Fuerza aérea.

Sin duda que el salto anfibio se hubiera detenido - a nuestro juicio- si la aviación hubiera logrado interdictar al Grupo Anfibio de Desembarco - en el que viajaban las tropas anfibias y sus pertrechos- pero, como vimos, esa navegación los britanicos la hicieron de noche y amparados en el mal tiempo, cuando entraron en nuestro radio de acción. Además ese precioso Grupo venía muy bien defendido por una poderosa "custodia" del Carrier Battle Group y cuando, al dia siguiente y al mejorar el tiempo, los primeros ataques de la FAS llegaron al Estrecho, esa custodia ya había desplegado en la periferia y los atacantes aéreos solo podrían afectar a la custodia pero nó al corazon del Grupo de desembarco Anfibio (1). Muy distinto fué, como veremos en detalle más adelante- nuestro ataque de Bahia Agradable (Fitzroy) donde los buques de asalto y transporte de tropas enemigos prácticamente no tenían custodia aeronaval, cuando los atacó la Fuerza Aérea.

Conocemos las reflexiones de muy autorizados analistas militares británicos que critican la selección de los blancos navales por parte de nuestro Estado Mayor (FAS)diciendo que atacabamos a los buques de guerra y nó a los de transporte de tropas. Nosotros decimos que eso fué, en principio, porque la FAS NO PUDO atacar a los buques anfibios, ellos los defendieron muy bien, e inteligentemente, en todo momento (excepto Fitzroy). En segundo término que la FAA no estaba preparada (en armamentos y autonomía) para ejecutarlos eficientemente y en tercer lugar, aceptamos que fué una gran deficiencia de nuestra parte que debemos corregir, como lección de este conflicto.-

Algo de estas disquisiciones sucedieron esa noche del 21 de mayo, en el Comite Militar argentino (BsAs) cuando elegantemente, se la marginó a la FAS del ataque a objetivos navales, de cualquier tipo, y se le ordenó atacar solamente la cabecera de playa.

Y alla fué, refunfuñando, pero FUE, la FAS a atacar, el dia 22- solo objetivos terrestres, en Puerto San Carlos y Puerto Sussex.

El Escuadrón Fenix

A partir de las 00;30 la FAS comenzó a desgastar al enemigo aeronaval con ataques de engaño (simulados), por parte del Escdn Fenix. A lo largo

de este dia, hasta las 23:59, volaron 7 siete Lear Jets (PUA - POTRO FENIX - CONDOR - SOL - LUNA - RAYO) que se aproximaron a Malvinas y toresaron a las PAC británicas para alejarlas y permitir la penetración razante de nuestros cazabombarderos. Uno de estos Lear Jets, FENIX, fué atacado con un Sea dart en 49S/65W aproximadamente a las 02:15. Seguramente el misil provenía de un buque en piquete radar y missile trap.

Los aviones de combate

A partir del mediodia y a pesar de la onda frontal que afectaba nuestras bases del litoral patagónico, comenzaron a operar los aviones de combate argentinos.

La primera escuadrilla -LEON- lo hizo a las 12:04 desde San Julian. Llegaron al Estrecho con muy malas condiciones meteorológicas. En realidad había zonas -como Pto Argentino desde donde se recibía el estado de tiempo local- que presentaban nubes quebradas con claros; pero justo en la zona del Brazo de San Carlos (Pto.San Carlos y Pto Sussex) estaba cubierto y sin visibilidad. El Jefe de Escuadrilla suspendió el ataque en sus proximidades y regresaron.

La segunda escuadrilla, de 6 aviones A 4B, luego que reabastecieron (del CACHO) (2) solo dos pudieron continuar al objetivo (CHISPA) al cual llegaron alrededor de las 17 hs, pero volando a ciegas, dentro de nubes y lanzaron sus bombas cuando el navegador automático les indicó que sobrevolaban la posición del blanco. Pero este sistema de navegación (OMEGA) es eficiente para "llegar" hasta el blanco (y con cierto margen de error) pero no es un sistema para "apuntar" y lanzar las bombas.

Dos escuadrillas de Mirage MIII de la BAM Rio Gallegos(PITON-COBRA) dieron cobertura (40.000 pies de altura) a los cazabombarderos. El Lear Jet, donde operaba el controlador aéreo táctico (RAYO) fué perseguido por una PAC, proximo a Isla Roon.

La increíble exploración lejana

Explicabamos en el Cap. pag que la FAA usaba sus BOEING B-707, pertenecientes a sus Escuadrones de Transporte, para internarse en el oceano y explorar, normalmente hasta la longitud 50W, los movimientos en la retaguardia de la Task Force.

Este dia volaba el TC 78 (TRONCO) (Aparte) entrevista a un tripulante sobre el ataque con Sea Dart que sufrió.................
....

Cruce

En la pista de Comodoro Rivadavia ponía en marcha sus cuatro motores el imponente TC 66 (MARTE)que a las 00;15 del dia 23 de mayo

despegaría para Pto Argentino, donde aterrizaría a las 04;00, regresando de inmediato y trayendo, entre otra carga a 38 heridos.

Se debe destacar que en estos vuelos de evacuación sanitaria en que se transformaban todos los vuelos de regreso de Malvinas, por esta época, incluían entre sus tripulantes a los héroes anónimos de esta guerra que, aparte de su capacidad científica, deslumbraban por su sencilla y serena determinación de dar la vida por la Patria: eran los médicos de la FAA que hacían el recorrido ida y vuelta, para atender abordo a los heridos que eran evacuados de Malvinas. Allá había tambien otros facultativos que ocupaban sus cargos en la misma pista, en el Hospital de Pto Argentino y en la Base Condor. Algun dia alguno de ellos, que nadie sabe quienes son o qué hicieron, al verlos hoy en su sacerdotal dedicación hospitalaria aeronautica, se decida a contar esta noble historia.

Desde aquí solo le decimos gracias... queridos camaradas !

El enemigo

Aprovechando la ausencia de ataques aéreos sobre sus objetivos navales, este 22 de mayo el enemigo continuó entrando con sus transportes de tropas al brazo de San Carlos y consolidando su estructura anfibia en la cabecera de playa.

Por otra parte dos Sea harrier atacaron (08:25) a nuestro patrullero Rio Iguazú (PNA) obligandolo a varar en el seno Coisscul. Este noble buque, antes de varar, repelió el ataque aeronaval con su ametrolladora 12.70.

También una sección de la aviación embarcada enemiga atacó (14:28) a nuestra BAM Condor, pero sin daños. Hay indicios de que en este ataque, fué averiado un Sea Harrier, por acción de nuestros helicopteristas que, en sus ratos de ocio, operaban dos ametrilladora 12.70 en los fondos de la casa que les servía de albergue, en Darwin.

El hecho es que, al dia siguiente Gran Bretaña confirmó que debido "a un accidente en el portaviones" se había perdido el ZA 192 y su piloto el Lt Cdr BATT había fallecido.

Pero lo fundamental era que, el enemigo, se afirmaba en Pto San Carlos, las montañas de Sussex y sus alrededores y ya operaba desde tierra, cada vez con mayor eficiencia, sus misiles antiaéreos (Rapier Bloww Pipe - Stinger) y armas de tubo.

Angeles en la Gran Malvina

En esta pintoresca gran Isla, una serie de ángeles guerreros, de distintas nacionalidades... aunque todos aviadores militares, se movian por sus valles, movidos por su espiritu.. y tratando de seguir viviendo... Dios los hace... y Dios también los junta ! a veces, a quienes ama, mucho, *

El My. PIUMA, quien como describimos en el Cap anterior, no pudo llegar al refugio que tenía a la vista y debió conformarse con dormir en su dinghy nos cuenta:

"Al amanecer del 22 de mayo comencé nuevamente mi marcha; estaba menos agitado que el día anterior y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho; debía pisar siempre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía controlar; la posición que adopté (como agazapado) hacía soportable mi problema en la columna vertebral.

Me había propuesto llegar ese día al refugio, por lo tanto debía descansar solo cuando estuviera agotado. No comprendía cómo no había llegado hasta allí el día anterior; solo había caminado unos 400 mts en un lapso de dos horas.

Me encontraba subiendo los últimos 100 mts; serían aproximadamente las 11.00 hs; 24 hs después de mi eyección, cuando nuevamente me desbarranqué y caí con todos los elementos de supervivencia, los cuales se esparcieron a lo largo de mi trayectoria de descenso.

Tomé conciencia de que debía controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario, no podía repetir la experiencia del día anterior (caminaba 10 o 20 mts y me desplomaba e inmediatamente quería seguir avanzando. Pero, cómo controlaba el tiempo de descanso si había perdido mi reloj (y [illegible]ción del tiempo)!

Decidí que, por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme. Me dió resultado! Cincuenta o sesenta minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero.

No podía creerlo!, había llegado después de tanto esfuerzo y estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún kelper, ningún animal. Ahora debía decidir cómo sortear ese alambrado de púas que no era muy alto, pero tampoco bajo. Las tranqueras se encontraban, para mí, muy lejos y yo ya no tenía fuerzas. Me recosté con el torso sobre el alambre y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado.

Estando en el suelo y a metros de la casa, me saqué el lazo de mi cintura y apuntando con mi revolver grité: Vive alguien!!...

Me sorprendió escuchar mi voz; no sé por qué grité... quizás con la esperanza que alguien me contestara; aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado.

La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de dos metros por 3 de largo. Al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 o talvez 20 minutos.

Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda; tomé dos aspirinetas y entre

las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía "QUEEN DRINK" (El trago de la reina) La usaría como caramañola

Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que, llegado el séptimo día, iniciaría la marcha hacia Puerto Howward, el cual yo creía que estaba aproximadamente a 5 km del lugar de mi caída.

Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pié, escucho el ruido característico de las palas de un helicoptero. Qué emoción !! podría afirmar que sentía los latidos de mi corazón. Rápidamente tomé una bengala diurna y arrastrandome llegué al borde del cerro. Allí abajo ví un helicoptero pero no distinguía bien si era británico o argentino. En uno de sus giros alcancé a distinguir la escarapela argentina y lancé la bengala.. un humo anaranjado cubrió la colina haciendo aún mas bello y exótico aquel paisaje inolvidable. Qué emocion indescriptible !.. de espalda a la tierra, miraba fíjamente al helicoptero cómo se acercaba lentamente. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos... pasaban vertiginosamente por mi memoria..qué maravillosa era la vida !

En pocos minutos sería rescatado, trasladado a un hospital, examinado por médicos y fundamentalmente llevado a un lugar confortable, al reparo del frío y del viento; en fin, con todo lo necesario para aferrarme a la vida.

Tirado en el suelo, ví como el helicoptero se posó a metros de distancia y saltan de él dos suboficiales con una camilla y un Capitan del Ejercito Argentino, que constituían un grupo comando de rescate.

Ya en el helicoptero el comandante de aeronave, Ten M.J.PEREC me preguntó si había visto a otro oficial eyectado. Le contesté que sí, que me llevara hasta los restos de mi avión donde resultaría más fácil ubicarme.

Minutos más tarde recuperamos al 1er Ten SENN, compañero de misión y luego de un emotivo abrazo nosdirigimos a Pto. Howard. Al llegar a dicho lugar el helicoptero aterrizó en un pequeño potrero Allí recogió -para mi gran sorpresa- a un Capitan de la RAF !! Don JEFF GLOVER (piloto inglés derribado el dia anterior tambien) quen, una vez rescatado del agua, fué llevado a una sala de primeros auxilios. (del Regimiento argentino)

Cuando el aviador inglés subió al helicoptero, yo estaba recostado en la camilla tomando una taza de café. Cuando lo veo... mi primera reacción es extenderle la mano y ofrecerle mi taza...

tomamos café... conversamos (en ingles) lo que pudimos, él estaba bastante confundido..

El cruce del Canal San Carlos fué realizado en pleno combate (del dia 22), no solo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino tambien aviones amigos y enemigos... hasta vimos un buque inglés en llamas; pero siempre con la preocupación que nos podían derribar (preocupación compartida por GLOVER !)

Sobre nuestras islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmente aterrizamos y nos trasladaron al hospital de campaña, no sin antes presenciar el ataque de dos harriers y el derribo de uno de ellos.

Después de dos dias, de mi eyección, gracias a Dios, era examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Descansé profundamente. Cuando desperté no tenía noción del tiempo transcurrido".+"

El dia 23 de mayo

Al finalizar el 22-may y dada la ausencia de ataques a los objetivos navales sucedida ese día, el Comando de la FAS gestionó y obtuvo que se lo liberara de la restricción anterior y se lo permitiera continuar atacando a los buques enemigos en o próximos al Estrecho de San Carlos sin perjuicio de asumir los ataques a la cabecera de playa.

Por otra parte la meteorología había mejorado notablemente en el continente y en las islas donde el fuerte viento del sudoeste (de hasta 45 kms) mantenía buena visibilidad.

La situación táctica

El Grupo de Batalla (CDG) se encontraba desplegado alrededor de nuestras Islas con sus portaviones siempre alejados hacia el "Lejano Oriente"; piquetes radar al norte de la Isla Gran Malvinas (HMS COVENTRY BROADSWORD) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa.

Asimismo -y aparentemente subordinados transitoriamente al CDG- el grupo de submarinos nucleares efectuó tareas de alerta temprana antiaérea ubicandose proximos a nuestras Bases Aéreas Militares continentales (especialmente Rio Grande y Rio Gallegos) en superficie (Detectados por nuestro Centro de Operaciones Electrónicas).

El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este dia 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo maximo de 5 simultáneas, realizando asimismo ataques a objetivos terrestres (helicopteros EA proximos a Pto FOX, ataques a BAM Condor y Pto Howard) y salidas de reconocimiento fotográfico.-

La FAS en acción

Su comando, en Comodoro Rivadavia, a medida que planificaba las salidas de combate, necesitaba necesariamente ubicar la posición de los buques enemigos. Aunque la situación general la poseía en base a la inteligencia satelital de nuestro COE, el Comando quería certificar -tocar- la posición y para eso estaban los abnegados Fenix que, como perros perdigueros trataban de hacer volar la perdíz, aunque en este caso las perdices lanzaran misiles Sea Dart.

Esa noche -comienzo del dia 23- a partir de las 00:30 salieron las misiones PUA - FENIX - LUNA, las cuales si bien no vieron misiles lograron despegues (nocturnos) de los PAC enemigas.

Luego, durante el dia, los seguirían las restantes misiones de diversión y control aéreo que este dia totalizaron 13 salidas FENIX

Las escuadrillas de combate

Demasiado temprano, con poca luz (08;30) salieron cuatro escuadrillas de M V (PUMA-POTRO) y A 4B (MELA-TEJO) que serían controladas por el Rayo 1. Si bien los A 4B llegaron a la zona del objetivo (10:02) no encontraron el objetivo naval.

Más tarde, a las 12:00 despegaban desde BAM Rio Gallegos dos escuadrillas de trés A 4B cada una, las cuales, por distintos inconvenientes quedaron reducidas a 4 skyhawks. Entonces, luego del despegue los cuatro formaron la famosa e histórica escuadrilla de indicativo NENE, al mando del Capitan P.M.CARBALLO y se fueron juntos a buscar la "chancha" para"desayunar", antes de la travesía; pero no la encontraron; por error en la transmisión de la orden este KC 130 orbitaba a 150 millas más hacia Malvinas. Pero no se amilanaron, lo buscaron y lo encontraron; luego todo salió bien... reabastecieron los cuatro sin novedad y se lanzaron, en descenso hacia la boca Sur del Estrecho de San Carlos y comenzaron a remontarlo, hacia el norte ahora bien pegados al agua. Ya llegando a su boca Norte, cuando pasaban a la altura del Brazo de San Carlos vieron un helicoptero Sea Linx e inmediatamente recibieron fuego antiaéreo y por ello localizaron - a su derecha- a dos fragatas que estaban casi estacionadas en la Bahía que hace de portal del citado Brazo: la Bahía de San Carlos.

Los halcones siguieron a su frente (rumbo Norte) "como haciendose los distraídos"... e iniciaron un viraje suave a la derecha que los internó (por sobre Fanning Head)en la Isla Soledad...; entonces, fuera de la vista britanica y siempre razantes, invirtieron el rumbo y volvieron (ahora hacia el oeste) para entrar a la bahia desde la costa, muy proxima a la fragatas. En este viraje la sección al mando del 1er Ten GUADAGNINI quedó alejada de la dupla guía y la perdió de vista, por lo cual planeó su propio ataque sobre la ANTELOPE (que no otra era una de las fragatas

que habían abierto el fuego en su primer pasaje.

CARBALLO y su numeral (Alf GOMEZ) ya entraban por las serranías que bordean el Brazo de San Carlos y tenían en la mira a la asombrada fragata ANTELOPE, cuando un misil lanzado desde tierra (un Rapier o Blow Pipe) explotó debajo del skyhawk de Carballo que volaba a 10 m de altura sobre zona rocosa. La deflagración también afectó el suelo y volaron las rocas. El avión del inolvidable halcón, por efectos de la explosión casi se invirtió... vió todo azul y sentía las piedras que martilleaban en su cabina y en la estructura del avión... xxxxxxxxxxxxxxxx se preparó para eyectarse, estaba convencido de que su avión se había deshecho... pero nó, su avión respondía al comando... consiguió entonces sofrenar su potro espantado, pero perdió de vista a la fragata... y siguió al frente... todavía convencido de que tendría que eyectarse... sin embargo su noble skyhawk se había serenado y respondía a su jinete... quien decidió -como GARCIA CUERVA- no abandonarlo nunca... y llevarlo a su querencia. Sobrevoló Campo Verde -ya en la Gran Malvina- donde le pasaron más misiles, casi rozando su cabina. Casi seguro un Sea Dart de la HMS COVENTRY que seguía haciendo de las suyas con su trompa misilística.

Mientras tanto su joven numeral -un Alferez glorioso- había enfrentado a la poderosa ANTELOPE que no cesaba de disparar con todos sus cañones. El Alf.GOMEZ xxxxxxxxx la cañoneó mientras se acercaba (extasiado) y cuando estaba a tiro, lanzó su bomba de 500 kgs e hizo un excelente impacto... pero la bomba no explotó, quedó alojada en el camarote de oficiales del buque... en espera.

Inmediatamente desde un poco más al Sur, pero siempre desde la costa, aparecieron los dos halcones restantes que venían a culminar el ataque de la sección lider.

El 1er Ten GUADAGNINI se acercó x, siempre rasante; un poco atrás y a la izquierda venía el 1er Ten RINKE... los dos [illegible] (com[illegible]) abiertos y clavados entre la mira y el buque... pero de reojo se veían entre sí... Sus cañones, abriendo el fuego mientras se acercaban parecían acompasados con los latidos de sus viriles corazones... y llegó el instante del lanzamiento... Luciano la disparó en el momento exacto para hacer impacto y la boleadora se fué directamente a la presa pero otra vez -como buena boleadora- no explotó.

En el instante en que su bomba había abandonado el avión... la artillería antiaérea del buque, aprovechando que GUADAGNINI lo traía nivelado y estable -condición indispensable para no errar- logró colocar sus proyectiles explosivos en la raiz del ala derecha del halcón argentino... y ésta comenzó a desprenderse, haciendolo rolar hacia ese lado... el piloto naturalmente, instintivamente trató de nivelarlo (toda la palanca a la izquiera y atrás) y lo logró un segundo, tomando altura...y se es-

trelló contra el mastil de la fragata HMS ANTELOPE. El avión se desintegró y cayó, con nuestro LUCIANO, a las aguas de nuestro Estrecho de San Carlos (que los británicos llaman Falkland Sound)

El numeral 4 también lanzó su bomba pero no impactó en el buque y se alejó, habiendo visto caer a su compañero y Jefe, sorteando misiles que lo perseguían. Eran ya las 15:30 hs.

La fragata quedó maltrecha, pero totalmente recuperable, cuando se le desactivaran las bombas que tenía alojadas. Fué entonces remolcada hasta las proximidades del Pto San Carlos, en Bahía AJAX. Allí, no se estimó necesario desembarcar la tripulación para la operación de desarme pués tratandose de bombas británicas estimaban que no ofrecía el menor riesgo. Para ello subió al buque un equipo de especialistas de la RAF que comenzó a desarmar la bomba de el Afl GOMEZ. Pero al hacersele detonar pequeñas cargas para aflójar la espoleta de la bomba, ésta explotó en su totalidad, con todo su inmenso poder de 500 kgs. y por simpatía explotó la de Guadagnini y todos los otros explosivos e inflamables abordo del buque y todo se convirtió en un infierno.

Desde la costa proxima, algún fotógrafo que observaba con su lente el buque en estos momentos, tomó la foto de la HMS ANTELOPE explotando, la cual recorrió (y recorre) el mundo y quedó como un simbolo de lo que fué esta guerra en nuestras Islas Malvinas.

Así, LA FUERZA AEREA ARGENTINA, había hundido a la HMS ANTELOPE en un ataque que comenzó el 23 de mayo, alrededor de las 14 hs (cuando partieron los halcones desde Rio Gallegos) y culminó 24 hs después cuando la fragata se partió en dos y se hundió en AJAX BAY.

Nuestra Aviación Naval

A los pocos minutos que atacaron los NENE a la ANTELOPE, llegaron los TABANO al Estrecho; trés A4 Q al mando del CC ZUBIZARRETA. Pero para entonces los alrededores de Pto San Carlos eran un infierno de misiles, granadas antiaereas y municiones trazantes... Los Tabano regresaron a su Base de Rio Grande, sin poder penetrar esa defensa. Cuando aterrizaban, su Jefe, al salirse de la pista por viento cruzado y con las bombas aún colocadas en sus alas, se eyectó en previsión de una explosión cuando su avión ya corría por la pista... lamentablemente al no funcionar correctamente su paracaídas, cayó mortalmente herido.

Este dia tambien operaron los Super Ete dard y sus misiles Exocet. Despegaron a las 14:59 de Rio Grande, reabastecieron a las 16:10 del KC, pero no encontraron el objetivo naval y regresaron a su Base con el precioso misil que serviría para otra oportunidad.

La Fuerza aérea Sur

Mientras se estaba ejecutando el ataque de los NENE, otras dos escuadrillas de A 4C (PLATA -ORO) que debían reabastecer del KC130 (el cual como vimos estaba orbitando por error en una posición equivocada) no lo encontraron y regresaron a su Base en San Julian (15:25)

Una hora después (14:20) despegaron de Rio Grande, siete (7) daggers M V (DAGA y PUÑAL) xxxxxxxxx y CORAL, desde San Julian. El objetivo naval de todos ellos era el mismo: un buque (o más) que se estimaba en función de piquete radar unas 15/20 millas al norte de la entrada del Estrecho de San Carlos. Llegaron los Daga y Puñal con 5 minutos de intervalo (15:30). Los Daga no encontraron el blanco y así lo informaron al OCAT (DUMC). En ese momento escucharon que a los Puñal (5' atrás) eran interceptados por una PAC británica (Lt CdrA.AULD y Lt.M.HALE).

Los Puñal, que volaban rasante, y que venían armados antibuque (bombas de 500 kgs) eyectaron todas sus cargas externas y trataron de escapar, pero un misil de Hale impactó en el Ten. H.R.VOLPONI quién se estrelló en el mar. Había sido derribado un inolvidable cazador argentino, que "oficiaba de bombardero" y que no pudo defenderse dignamente... pero estas son las reglas de la batalla aérea... y los caballeros las respetan.

VOLPONI cayó en la Bahía Horseshoe, en el lado oeste de la Bahia Elefante, dos millas al norte de Isla Calderon. En esta Isla (Peble Island) se encontraba nuestra Base Aeronaval Calderon. Nuestros marinos hermanos fueron a rescatar sus restos gloriosos y los guardaron en su Base, hasta que el 29 de mayo, un Twin Otter de la FAA (ROMEO 1)arriesgandolo todo, fué a buscarlos y los trajo al continente.

Casi simultáneos a este combate de los PUÑAL estaban llegando a la misma zona los CORAL, daggers que, como vimos, venían de otra base (San Julian) a buscar y atacar el mismo objetivo. Pero en esos momentos el Puñal 1 venía escapando como podía de los misiles que les lanzaba el Lt Cdr AULD (ambos, casualmente eran Jefes de Escuadrón) había puesto post combustión y al cerrar exageradamente su viraje su avión se le había descontrolado (3) y casi colisiona con los pobre Coral que se retiraron de la zona. Hay oportunidades en que hasta los Jefes se asustan !..

Mientras estos valientes tenían estos combates casi rozando las olas, a gran altura -pués no podian hacer otra cosa- dos secciones de M III (DARDO y FLECHA) volaban en cobertura (y diversión, que esta vez no funcionó) sobre nuestras Islas Malvinas.

Nuestros aviones del archipielago

Nuestra unidad de aviones IA58 Pucará- que operaba como sabemos de nuestra BAM Condor (Goose Green) ejecutó, este dia, dos salidas

330

de reconocimiento ofensivo sobre Puerto Howard. Sus pilotos eran aquellos mismos que se habían eyectado el 21 (TOMBA y BENITEZ) y se hacía así para que, rápidamente volvieran a tomarle confianza al avión.

Regreso de condores

Desde esta misma base, en un helicoptero Chinook eran trasladados a Puerto Argentino el My PIUMA y sus heroicos compañeros: "El vuelo en helicoptero me recordó el viaje de un trén; volabamos a muy baja altrura y cada 5 o 10 minutos efectuaba una parada (estacionario) ante la advertencia de aviones enemigos.

Al llegar a Puerto Argentino me trasladaron en una ambulancia a la sala de internados y luego de un detenido estudio me enyesaron el tobillo, fajaron mi pecho y pegaron sobre mi torso una cinta plástica con mi diagnóstico.

Dias después, durante la madrugada soy trasladado al continente -junto a Senn, Glover y Luna- en un avión C 130. Luego de 4 horas y media de vuelo nocturno, de mucha incertidumbre, llegamos a Comodoro Rivadavia, donde permanecímos al cuidado de los medicos".- (4)

Otro de los helicopteros de esta misma base(PATO) cumplía también este día otra [illegible] ór, la búsqueda y rescate del 1er Ten LUNA (eyectado el 21 de Mayo- Escuadrilla Cueca) en la Gran Malvina. Habían hecho ya un largo recorrido en la mañana de este dia 23; habían visto cómo dos ~~Xxx~~ Harriers GR 3 (Flt Lt MORGAN y Flt Lt LEEMING, de la RAF) atacaron a 4 helicopteros de nuestro Ejercito proximos a Pto Fox (Shag Cove House), escapando ellos pués lograron mejor cobertura y además estaban situados como a dos kilómetros del lugar. Volvieron sin encontrar al piloto a su Base pero salieron nuevamente a la tarde. Por supuesto que tanto de ida como de vuelta debían cruzar el Estrecho de San Carlos que, en esos momentos de gran actividad, significaba, para un helicoptero, un peligro tremendo pués , sobre el agua es facilmente identificable. Cuenta el Ten VERGARA (su piloto) refiriendose a esta segunda salida:

"Despegamos con rumbo noroeste, cruzamos el Estrecho de San Carlos, la fragata continuaba ardiendo (NA: Arrow?) ~~(la fragata continuaba humeando) (N.A. se refiere a la ANTELOPE)~~ y luego de volar varios minutos en la Isla Gran Malvina, divisamos en la parte superior de un cerro los restos del avión dagger; hicimos un rodeo en los 360 grados y luego buscamos en una zona más al norte de donde iniciamos la búsqueda por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordón montañoso bastante alto y se pudo apreciar del otro lado una especie de casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrisamos y le preguntamos a unos lugareños si ahí había un piloto argentino, contestandonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Detuvimos las turbinas del helicoptero y nos dirigimos hacia la casa.

"Nos recibe un señor que nos hace pasar y nos lleva a un dormitorio en donde se encontraba acostado el 1er Ten LUNA; éste al vernos se sorprendió porque no pensaba que una tripulación de helicopteros lo estuviera buscando. El 1er Ten MIRANDA, médico que integraba la tripulación lo revisó y luego lo ayudó a incorporarse y nos dirigimos al helicoptero. El estado de salud del 1er Ten LUNA no era muy bueno ya que se encontraba herido en una pierna y en un brazo. Subimos abordo del helicoptero y emprendimos el regreso a la BAM Condor. Esto para la tripulación fué un orgullo tremendo porque era el primer piloto que recuperamos en la guerra; un Oficial que fué instructor de vuelo en la Escuela de Aviación Militar, cuando estabamos allí." ¿ Se puede percibir en estas espontáneas palabras, el espíritu de nuestra Fuerza Aérea??...,

El dia 24 de mayo

La meteorología se presentó con mucha neblina en Malvinas, aunque más tarde fué aceptable para nuestra operación aérea.

El enemigo continuaba con sus ataques aéreas a nuestros objetivos terrestres, en especial a nuestra BAM Malvinas a la cual, este día la dejaron fuera de servicio por 6 (sis) horas y le averiaron un Pucará en tierra.

Pero donde el enemigo incrementaba su eficacia en su defensa antiaérea y lograba ir montando su potencial terrestre era en la cabecera de Playa de San Carlos. Allí dirigía sus ataques nuestra Fuerza Aérea Sur.

Las operaciones aéreas

Este dia, el comando de la FAS, ajustando su selección de objetivos, en base a la experiencia de los dias pasados, se fijó claramente como meta, el ataque a los buques de transporte de tropas que se encontraban en el brazo de San Carlos.

Contra tales objetivos navales lanzó -a partir de las 09:10, veintiuna (21)salidas de cazabombarderos y dos (2) de cobertura con interceptores Mirage III (FUEGO). Los cazabombarderos eran los (CHISPA-NENE HALCON - JAGUAR-AZUL-PLATA - ORO).-

Por otra parte, el Escuadrón FENIX cumplió seis (6) salidas de las suyas y finalmente, al concluir el dia, un C 130 llegó a Malvinas y regresó el 25 de Mayo (TOCO).

(10:15) X

La primera escuadrilla que llegó al objetivo fué la NENE, que aparte de sus trés numerales traía dos más (de la CHISPA) cuyo jefe había perdido su bomba al conectar el panel de armamentos y se volvió. Así que eran 5 aviones conducidos por un viejo halcón. Y en Bahia Hospital -Brazo de San Carlos- atacaron al buque de transporte de tropas HMS SIR GALAHAD, al cual, el Chispa 2 lo impactó con una bomba de 500 kgs

que no explotó y el HMS SIR LANCELOT al que el Chispa uno también le alojó una bomba de 500 kgs. Cruzaron entre nubes de trazantes, explosiones y misiles, pero ninguno fué tocado y arribaron, satisfechos del deber cumplido a Rio Gallegos, alrededor de las 12 hs.- El libro Task Force (5) dice, refiriendose a este ataque TEMB/CHISPA:

" Los buques de desembarco Sir Galahad y Sir Lancelot fueron impactados el 24 de mayo. Una de las bombas dirigidas al Galahad rebotó en el costado del buque y se hundió, una segunda pasó a través de los camarotes de los oficiales y vino a parar en un pequeño compartimento cerca de la cafetería de tropa. El Master, Capitan ROBERTS decidió evacuar el buque. Vinieron los expertos abordo y declararon que la bomba estaba segura y parte de la tripulación retornó para llevar a cabo trabajos rutinarios mientras la bomba fué removida durante los dos dias siguientes; fué descendida a una lancha Gemini donde fué acolchonada entre paquetes de copos de maíz y finalmente arrojada a aguas profundas. El Sir Lancelot tuvo una casi similar experiencia aunque su bomba llevó cinco dias en ser removida."

A partir de las 11 hs arribaron al objetivo, casi simultáneamente, diez (10) M V (AZUL - PLATA -ORO) y saturando las defensas antiáereas y de Pac, atacaron, las dos primeras (11:02) al HMS SIR BEDIVERE al que tambien impactaron con bombas que no explotaron. Era la AZUL. Pasaron entre la intensa defensa antiáerea y ya alejandose, los numerales fueron perseguidos por un Sea Harrier, el cual tiraba solo con cañones, pero escaparon y regresaron sanos y salvos.

La escuadrilla PLATA (11:07) entró más tarde por ese desfiladero infernal que era el Brazo de San Carlos, donde tiraban desde los buques por un lado y del opuesto, la costa, por el otro. (Y más de una vez estos defensores se alcanzaron entre ellos) (6)

La escuadrilla de ORO

Pero en esos momentos (11:04) la otra escuadrilla (ORO) que integraba esta oleada de diez daggers) era interceptada sobre la Bahía Elefante (cerca de la BAM Calderon). Detectada por la fragata HMS Broadsword ésta había dirigido hacia ella a dos temibles cazadores británicos (el Lt Cdr Andy AULD en el XZ 457, Jefe del Escdn 800 y su numeral el Lt Dave SMITH en el ZA 193). Se dió nuevamente aquí el mismo caso que se daba con todos nuestros daggers armados antibuque. Como no tenían sistema de reabastecimiento en vuelo, su autonomía solo alcanzaba para ir al blanco y reggresar, solo por un camino: el más corto. No había posibilidad de variarlo pués no daba el combustible, en vuelo razante, para atacar el objetivo asignado y regresar, por la ruta más corta al continente. Los británicos habían descubierto esta tremenda deficiencia de nuestro sistema de armas dagger. Así que solo tenían que colocarse en una pe-

queña zona vertical entre Isla Borbon (Pebble Island para ellos) y lateral Pto Howard. Por allí pasarían seguramente los A V que no hubieran sido detectados por sus radares. Entonces allí apostaban siempre una PAC -aparte de las otras que recorrían el archipielago- en alerta visual. Y sin dudas lograron varios éxitos estos dias, cuando nuestros objetivos estaban concentrados en el Brazo de San Carlos.

Así fué que esta nueva escuadrilla fué derribada en su totalidad. El Cap. DIAZ y el My PUGA se eyectaron y fueron recuperados, en cambio el numeral 3, de menor experiencia no alcanzó a eyectarse y se estrelló con su avión en la Gran Malvina. El Jefe de escuadrilla-Cap.DIAZ y el My PUGA (voluntario, tambien cursaba la ESGA) fueron recuperados por marinos aviadores argentinos de la Base Calderón que los cuidaron y reconfortaron hasta el 29 de mayo en que fueron rescatados desde el continente en la salida ROMEO 1-

Realmente, aunque no lograron llegar al objetivo, había sido una escuadrilla de oro...

Pero ahora estaban llegando, aquel 24 de mayo, víspera del dia de la Patria, los inolvidables halcones del cielo (skyhawks). Eran seis (6) A 4C, trés de los cuales avistaron una PAC, cerca de Isla Borbon y escaparon de regreso. La otra escuadrilla (JAGUAR) no fué interceptada y llegó al Estrecho (11:30), sobrepasó, rumbo este, su boca y viró decididamente al Sur. Con rumbo 190° aproximadamente atacó, en la entrada del Brazo de San Carlos, a la fragata HMS ARROW a la que le lanzaron ahora sus nuevas bombas de 250 kgs frenadas por paracaídas. Cada avión llevaba trés bombas y por lo menos dos bombas o trés fueron alojadas en la fragata, explotando esta vez. La fragata comenzó a incendiarse, pero aparentemente el fuego fué controlado y los daños reparados, pués siguió operativa en más. Los JAGUAR se alejaron del infierno antiaéreo, vieron, escondido, al CANBERRA, pero los trés aviones habian sido tocados y sus tanques de combustible perforados. Así y todo los nobles A4 C seguían volando.

Al salir de la Gran Malvina, rumbo a casa, chequearon el combustible (numero 1,1500 lbs; numero 2,2280 lbs Numero 3,2500 lbs). Pero sobre la Isla San Jorge, los dos halcones vieron al avión del Ten. J.M.BONO, iniciar un viraje descendente muy suave... pero interminable. El guía le ordenó eyectarse... pero el glorioso halcón no contestó... talvez se había desvanecido... nunca se supo por qué... y se estrelló en nuestro Atlantico Sur, volando entre Malvinas y San Julian...

Los dos JAGUAR restantes no tenían más tiempo para meditar... se estaban quedando sin combustible !! y ellos tambien caerían al helado oceano... si no los salvaba la "chancha"... y allá andaba ella !

El MADRID 2, al oir las angustias de esos pequeños grandes halcones (que a veces amamantaban de una chancha) se lanzó hacia el archipielago con toda su maxima velocidad, haciendo toda clases de señales electrónicas (homing) para que los A 4C lo encontraran en ese espacio infinito y así voló hasta unas 100 millas de Malvinas y los skyhwks "acoplaron"... Comenzaron a retornar lentamente, los trés "abrazados" hacia el continente. El KC trasvasó, solo al Jaguar 1, 39.000 lts de combustible !

A 30 millas antes de San Julian, los dos A 4C desacoplaron y aterrizaron en su Base Aerea Militar. Una vez más se había sellado la hermandad y el afecto profesional entre "cazadores" y "transporteros"..

Finalizaba ya este día 24 de mayo, en que el "BOMB ALLEY" cobraba grandes dividendos al enemigo en la superficie... pero lamentablemente no impedía que el ~~enemigo~~ anfibio siguiera consolidando y aumentando su potencial terrestre en San Carlos.

Aunque así y todo había una crisis en la conducción táctica británica referente a la superioridad aérea que el Grupo de Asalto Anfibio y ahora su nuevo responsable, respecto a las Fuerzas terrestres, el Brigadier (RM) J.THOMPSON, exigía del CAlte Woodward una mayor presencia aérea de la Task Force, sobre la cabecera de playa. Ya vímos lo que pensaba el marino -y nosotros creemos que pensaba correctamente(pag)al tener los portaviones tan alejados para darles la maxima seguridad ante la eficiencia de la FAA. En el mismo artículo que hemos citado (pag) del SUNDAY TELEGRAPH, Woodward dice:

"Si los portaviones hubiesen sido hundidos, o siquiera seriamente dañados, LO HUBIERAMOS PERDIDO TODO, allí y entonces.

Sin plataformas no hay aviones. Y es preferible tener algunos pocos que no tener ninguno."

Finalmente deseamos aclarar que, en la Fuerza Aérea Argentina, somos conscientes del factor (POLITICO) limitativo que tenía Gran Bretaña -autoimpuesto- de no atacar nuestros aerodromos en el continente .

Si bien nuestra conducción aerea nunca se confió demasiado en esta posibilidad limitativa -que por supuesto intuía- la no materialización de estos tipos de ataque,la ayudó enormemente para preservar su escaso material y medios en un santuario continental. El CAlte Woodward conocía esa limitación y sabía entonces que su Arma aérea era la única aviación que Gran Bretaña podía utilizar en el combate aeronaval de nuestras Islas Malvinas.

X Nuestra Fuerza Aérea Sur sufrió críticas similares, respecto a la "exigencia" de las fuerzas terrestres de -lo que ellos llaman- el "paraguas aereo". Cuando las Fuerzas Terrestres británicas avanzaban

sobre Puerto Argentino y el arma aérea de la flota (los harriers) atacaban nuestras posiciones u objetivos terrestres, se requería de la FAS "apoyo de fuego masivo" y se la criticaba (y aún hoy se la critica) por la "absoluta superioridad aérea de los británicos". Y esto no solo lo hacían nuestros camaradas del Ejercito sino que tambien lo compartía nuestro Componente aéreo de la Guarnición Militar Malvinas ! Esto último nos hace pensar que no se trata de un desconcepto doctrinario, sino de los factores sicologicos que influyen en el combatiente terrestre (debe ser muy feo estar alla abajo) y lo llevan a pensar y creer así.

Como vimos (pag)nunca hubo tal superioridad aérea enemiga -tampoco la tuvimos nosotros; cada bando la explotó lo mejor que pudo en las circunstancias que más le convenían.-

El 25 de mayo de 1982

Sinceramente creemos que éste 25 de mayo, cuando se escriba nuestra historia futura, va a ser tan recordado como aquel glorioso de 1810

Este dia amaneció sin fenomenos meteorológicos significativos en Santa Cruz y Chubut, mientras que en Malvinas había bancos de stratus (300/600 mt) y, en las primeras horas, la visibilidad estuvo reducida por neblina.

La FAS no había aprendido la lección y repetía su error del dia 23 al lanzar escuadrillas de A 4B demasiado temprano, casi nocturno, que normalmente tenían dificultades en el reabastecimiento en vuelo. Pero lo peor era que la zona del objetivo, en estas primeras horas se encontraba casi con seguridad, en esta época, con muy mala visibilidad (niebla, neblina).

Este dia la escuadrilla MARTE despegó a las 08:00 y a poco (25 minutos) se volvió la 2a sección, pués había perdido de vista a la 1a. Siguió entonces sola, la sección guía, reabasteció y cuando llegó a la zona del objetivo (09:10) que era "Buques en el Estrecho y Bahía de San Carlos", erró la aproximación al blanco, debido a la visibilidad, casi cero, y volvió al punto inicial (Roca Negra). Pusieron nuevamente rumbo 180°, encontraron el Brazo de San Carlos y en él vieron un buque blanco, le apuntaron e iniciaron el ataque... pero al acercarse se dieron cuenta de que era un buque hospital, con cruces rojas y no lanzaron sus bombas...era el UGANDA. Giraron a la derecha buscando Puerto San Carlos pero en la realidad lo que avistaron era DARWIN ! y su poblado de Goose Green donde los aviadores malvinenses y los artilleros (que ahora conocían mejor a nuestros skyhawks) al verlos picar sobre ellos no podían creer que, en el dia de la Patria, fueran atacados por sus propios halcones ! Sobre ellos los MARTE, convencidos de que se trataba de Pto San

Carlos (repleto de tropas británicas), iniciaron la aproximación del ataque, con todos sus bríos... pero cuando, nuevamente iban a abrir el fuego de cañones, el numeral gritó: es DARWIN !!! y ambos giraron bruscamente a la derecha... sabían de la agresividad de los antiaéreos propios !

Siguieron virando y ahora sí, apareció nuevamente la Bahía de San Carlos donde avistaron un buque color verde y casco negro sobre el cual -al fin !- pudieron lanzar sus bombas y, aunque recibieron ahora intenso fuego antiaéreo, lograron alejarse, por el Estrecho de San Carlos rumbo Oeste... habían hecho lo indecible por alcanzar el objetivo, entre la penumbra, la neblina y ante las defensas antiaéreas jamás montadas en los últimos tiempos...(6)

Al sobrevolar la isla Elefante Marino (Borbón), al norte de la Gran Malvina, el Cap PALAVER ~~XXXXXX~~ le informó, a su numeral que tenía combustible cero (sus tanques habían sido perforados en el ataque al buque) y que se eyectaría. PALAVER redujo la velocidad y tomó algo de altura para asegurarse la eyección. Pero al tomar altura entró inadvertidamente en los radares del Destructor HMS COVENTRY que a pocas millas al norte de allí, oficiaba de trampa micilistica (missile trap); el buque lanzó entonces -automáticamente- dos misiles Sea Dart -de unos 30 km de alcance uno de los cuales impacto en el skyhawk y mató a su piloto, quien no se eyecto y cayó con su avión al mar...

Hay derribos que dan más pena que otros... y este es uno de ellos...habian hecho un esfuerzo inconcebible por lograr su objetivo... empecinados en defender la Patria... ejemplo de determinación y coraje para los argentinos del futuro !... sin pedir nada..."ni siquiera un aplauso" llegaron y atacaron el buque, que ese era su compromiso... ! eludieron toda la defensa antiaerea de San Carlos, -

Y caer en una trampa tan simple... aunque desconocida hasta entonces para los argentinos, de las tácticas navales....

Su numeral, el Ten GALVEZ -sintiendo talvez una muy triste pero dulce melodía en su cabeza atribulada... volvió solo a Rio Gallegos donde aterrizó a las 11:40. El HMS COVENTRY seguía navegando majestuoso por nuestro Atlantico Sur !

Mientras GALVEZ regresaba a Rio Gallegos, desde la Base de Rio Grande despegaban 4 daggers (RANGO - BINGO) guiados por un Lear Jet de los Fenix (TANGO) para tratar de ubicar a "un radar enemigo" que se suponía en las islas BEAUCHENE. Fueron y no encontraron nada.

Pero la FAS andaba cerca de descifrar el enigma...

El radar que buscaban no era otro que el de la majestuosa COVENTRY y su ~~maldita~~ "bloody" trampa. Esto lo informaba desde Buenos Aires el COE (Centro de Operaciones electrónicas de la FAA).

Pero el Comando de la Fuerza Aérea Sur (en Comodoro Rivadavia)

confiaba más en lo que podía "tocar" y a veces esto lo demoraba en sus decisiones... perdiendo precioso tiempo. Aunque siempre con el honesto propósito de dar las máximas condiciones de seguridad a las operaciones de combate (o apoyo).

La siguiente escuadrilla fué tambien, en parte, víctima de esta maldita trampa. (COVENTRY). Se trataba de la TORO la cual llegó a la Bahía de San Carlos a las 12:25 y atacó a dos importantes buques, el HMS FEARLESS y a la fragata HMS AVENGER a los cuales causaron serios daños. pero tambien pagaron su precio: un misil Rapier, de las defensas costeras derribó al Ten LUCERO, pero éste se alcanzó a eyectar ! y cayó al agua, proximo al buque que había atacado ! (el Fearless) desde el cual salió una lancha en su auxilio y lo rescató (7), transportó al buque y allí se le brindaron los primeros auxilios que salvaron su vida.

Mientras se alejaban los trés restantes, casi por la misma ruta que habian seguido los LANCE, el jefe de la escuadrilla informó que tenía problemas en el sistema hidraulico ~~[illegible]~~ (lo que presagia la perdida de comandos en el avión) y que se eyectaría, ahora sobre Campo Verde - un caso casi idéntico al de Palaver. Tomó altura y, por supuesto entró en el alcance de la HMS COVENTRY y se repitió el mismo procedimiento trampero.

El Cap.J.C. GARCIA -otro halcon inolvidable- cayó entrampado por un sistema que, realmente, no conocía.

A pocas millas de allí, un Lear Jet (RAYO) que transportaba al Oficial controlador táctico, era interceptado por una PAC... pero pudo escapar gracias a su mayor velocidad.

Los dos halcones sobrevivientes de la escuadrilla TORO, que tambien venían con sus tanques de combustible pinchados, lograron acoplarse al KC 130 (GEMA)... y otra vez "la chancha"..orgullosa -orgullo sin límites- volvía al continente trayendo dos halconcitos en su regazo.

Y así iba transcurriendo -sin mayor éxito- aquel 25 de mayo de 1982.

A las 13:35 despegó un Lear Jet -el RAYO 2- con un nuevo OCAT, que controlaría a dos secciones de A 4B que despegarían enseguida, desde Rio Gallegos para -ahora sí- dirigirse a un punto al norte de la Isla de Borbon (Peble Island), distante, en el mar unas 15 millas, donde se encontraría el sanguinario buque trampa...

Entre 14:00 y 14:05 despegaron los VULCANO y los ZEUS. Llevaban cargados sus cañones de 30 mm y una bomba de 500 kgs por avión.

A las 15:20, después de reabastecer del PAMPA y de llegar, de acuerdo a lo planificado, a la Isla de Borbón, el VULCANO UNO, con su vista (y su alma) de halcon argentino, había avistado a los dos buques: el D-42 HMS COVENTRY (de ~~10.000~~ 4.100 ton) y sus misiles Sea Dart, que andaba

escoltado por la poderosa fragata HMS BROADSWORD y su sistema Sea Wolf, navegando majestuosamente por nuestro Atlantico Sur, en función de trampa misilística (missile trap).

Los Vulcano, sin mayor elaboración, se dirigieron rasante hacia la fragata (8)

"Esta sección fué seguida por una PAJ (Lt Cdr Neil THOMAS 800 Sqdn) pero antes de acercarse a distancia de tiro fué ordenada retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento, cuando los sea harriers se apartaban, se le trabó el sistema de control de tiro Sea Wolf de la BROADSWORD que quedó paralizado. Los A 4B lanzaron sus bombas (N.A. Eran una por avión) trés erraron pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba, por la proa, salió por la cubierta, en popa, debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicoptero Línx y continuó su vuelo cayendo al mar por el otro lado, sin explotar." (N.A. este relato coincide en todo con lo informado por los Vulcano con posterioridad al ataque, excepto la cantidad de bombas).

Ahora - a dos minutos atrás- se veían venir a los ZEUS. Comenzaba la aproximación final del ataque más reditivo que ejecutó la FAS en todo el conflicto. Veamos como lo cuenta el mismo libro americano (8)

"Nuevamente, al aproximarse esta sección, la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la Broadsword enganchó a los A 4B en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fué ordenado retirarse. El Coventry lanzó un Sea dart pero erró, siguió tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La Broadsword estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la Coventry se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque aéreo) y escudó a los A 4B y nuevamente el sistema no funcionó. Trés bombas (N.A. no pudieron ser más que dos) penetraron profundamente en el Destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor y causando inmediata inundación, fuego y perdida total de poder y comunicaciones."

En menos de treinta minutos, el majestuoso COVENTRY se iría al fondo de nuestro Atlantico Sur. Eran alrededor de las 16 horas de aquel 25 de mayo de 1982.

El HMS COVENTRY era uno de los últimos de los Destructores que le quedaban para entonces a Gran Bretaña pués el EXETER (talvez dañado muy tempranamente en esta Batalla) no se lo ubicaba desde hacía tiempo en el teatro de operaciones. Y el otro (HMS CARDIFF) llegado recientemente se dedicaba a atacar Boeing 707 en posiciones de retaguardia. Así pués, de los Destructores que el Reino Unido mandó al Atlantico Sur para recuperar nuestras Islas Malvinas, los argentinos le habíamos hundido (todos por ataques aéreos de aviones basados en tierra) los siguien-

HMS: SHEFFIELD y COVENTRY y le habíamos puesto "Fuera de Combate" al GLASGOW y [illegible] y a algún otro que el gobierno británico no quiere revelar.

Nuestra Aviación Naval en el día de la Patria

Este día tambien estuvo presente la escuadrilla Super etendard dos de cuyos aviones (CANA), reabastecidos por un KC 130 ([illegible]) atacaron desde el norte un convoy naval, integrado por ambos portaviones y sus escoltas que navegaba al Norte de la Peninsula de San Luis (Is.Soledad), con dos Exocet AM39, uno de los cuales impactó en el portacontenedor "ATLANTIC CONVEYOR, que se encontraba trasbordando sus aviones y helicopteros (y otros pertrechos) al resto de la Task Force. Este buque, recién llegado navegaba en la periferia del convoy; era un buque de carga de la Flota auxiliar británica y por lo tanto no tenía buenas defensas ni mayores medios para el control de averías. Por elló se incendió con facilidad y sus fuegos no pudieron ser sofocados, ardió durante trés dias hasta que se hundió. En sus bodegas se consumió un valioso y vital cargamento de helicopteros, repuestos de aviones harriers, carpas, pistas de aluminio etc. lo que afectó sensiblemente la batalla terrestre que se iniciaba en nuestra isla Soledad.

Otros detalles

Finalmente ocurrieron otros sucesos que dignificaban a los argentinos en aquel aniversario historico nacional.

- Un Hercules C-130 -TOCO- regresó de Malvinas -a Comodoro Rivadavia- a primera hora (05:05) trayendo una preciosa carga de 21 heridos, entre los que se encontraban varios heroes aviadores ([illegible] - ANCA-GROVER -LUNA) y otros héroes que no estaban heridos -los tripulantes del Hercules- que volverían una y otra vez al archipielago a prestar, contra todos los peligros, su servicio de guerra.
- En nuestra BAM Malvinas, la cual éste día sufrió varios y serios ataques aéreos de la flota, derribaron trés harriers (según nuestros artilleros y uno según los británicos -GR3).

Ese dia tambien, los COBRA salieron desde BAM MLV a la caza de un helicoptero enemigo que nuestro radar habia detectado sobre la Peninsula de San Luis (14:35). En el interín un nuevo ataque de sea harriers sobre la Base Aérea se ejecutaba, sin mayores daños... pero los COBRA andaban volando cerca, esperando que pasara el ataque a su Base, para poder aterrizar... pero sin poder alejarse mucho de la protección de la artillería antiaérea propia... pués en la vertical y a mucha altura (fuera del alcance de nuestros artilleros) una PAC estaba atentá.
¿ Habrá habido alguna vez otra guerra aérea así?

Talvez esta batalla aérea no se la olvide nunca... y a medida que los que la estudiamos podamos desentrañar todos sus increíbles detalles, tal vez se pueda concluir que fué la última guerra romántica de la historia de nuestra humanidad... en que los hombres -al menos los aviadores- al guerrear gozaban. Eran los caballeros de la Edad Media... que ahora montaban en aviones !

- Desde la BAM Condor (14:00) despegaba un helicoptero Bell 212 -PATO- el cual logró recuperar al CC PHILLIPI de una Isla al Sudoeste de dicha Base. Como recordaremos este heroico aviador naval había sido derribado sobre el Estrecho el 21 de Mayo. Tenía entonces 43 años de edad ! Fué llevado este dia hasta la Base aérea, en la primera etapa de su regreso a casa.

Y entonces cayó la noche del más glorioso 25 de mayo... sucedido 172 años después de aquel histórico de 1810.

La Fuerza Aérea Argentina tuvo, esta vez, el inmaculado honor de encontrarse, con todas sus armas y su Espíritu, defendiendo a la Patria

El dia 26 de Mayo

Este dia la FAA, ya convencida de la consolidación de la cabecera de playa en San Carlos y sus adyacencias, persistió en ataques a objetivos terrestres (AOT) empleando, ahora en horas nocturnas, al sistema Canberra MK62 y diurno a los cazabombarderos, en bombardeo en picada. Pero si bien el pronóstico aseguraba techos y visibilidad aceptables en Malvinas, la realidad, en las primeras horas del dia no fué así.

Por ello una escuadrilla de trés MK62 (ODIN) que despegó de BAM Rio Gallegos a las 05:30 no pudo llegar al blanco (Puerto San Carlos) por visibilidad cero. Dos daggers M V ([illegible]) que salieron de San Julian a las 13:30 para bombardeo en picada (4 bombas retardadas por paracaídas BRP cada uno) tambien encontraron el blanco cubierto y con stratus (8/8) y debieron lanzar, sobre tope dirigidos por el radar Malvinas. Contaron con escolta de dos M III Mirage ([illegible]). El escuadrón Fenix cumplió otras salidas de diversión y de controlador aéreo ([illegible]), el cual dirigiría a otras escuadrillas de cazabombarderos que se lanzarían sobre los objetivos navales que pudieran localizarse, proximos al Estrecho pero fueron canceladas por ausencia de blancos y malas condiciones meteorológicas.

~~Tambien este día es replegado a BAM Malvinas -Puerto Argentino- el Escuadrón [illegible]~~

Finalmente, dos Pucará (FIERRO) y dos Aermacchi 339 (ARA) hicieron reconocimiento ofensivo sobre la zona de Darwin donde ya se notaba la actividad de las tropas británicas.

Pero tambien este dia, en un helicoptero Chinook, replegaban varios pilotos de Pucara (y el CC Phillipi) a Puerto Argentino, otros lo

habían hecho, desde Goose Green, en sus respectivos Pucará, en previsión de los ataques terrestres que se preveían sobre esa Base Aérea Militar. Su comandante, el Vcom W.D.O.PEDROZO había ordenado a los pilotos más jovenes el repliegue, junto a sus aviones indivisibles; los aviadores mas viejos se quedarían a defender, desde tierra, ese pedazo de suelo argentino. Uno de esos jóvenes pilotos replegados, un valiente con alma de poeta, relataba, en uno de sus informes de guerra:(9)

"Arribamos de noche a Puerto Argentino; el aterrizaje se hizo en el hipodromo y desde allí nos trasladamos a pié los pocos metros que nos separában de la casa de los Oficiales. No era otra cosa que un Jardin de infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras que desde hacía un tiempo ocupaban ese refugio contra las inclemencias del tiempo. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria comparado con las antiguas comodidades , donde no disponíamos más que de un colchón, para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con el buzo (de vuelo) y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes-"

En la cabecera de Playa

Esta tarde, el Tte Cnel JONES, al frente de su Batallón 2 de paracaidistas (2 Para) inició la marcha hacia Darwin-Goose Green (D-GG) Su objetivo era llegar esa noche a la posición intermedia de Camilla Creek House. Llevaban un oficial de control aéreo adelantado en uno de los equipos terrestres de avanzada.

El dia 27 de mayo

La meteorología había mejorado este dia y la FAS ansiaba apoyar a sus hermanos en la zona de Darwin-Goose Green, cercanos ya por las fuerzas terrestres británicas y comenzando los combates proximos a la BAM Condor. Por ello previó, comenzar el dia con ataques nocturnos a la cabecera de playa -retaguardia ahora de las fuerzas que asediaban a D-GG, mientras se mantenían en espera escuadrillas de cazabombarderos para ataque a objetivos navales y terrestres, apenas se localizaran. Con este esquema se ejecutó:

- Un ataque nocturno -por primera vez en esta modalidad- por parte de dos de nuestros viejos pero nobles Canberra Mk62, armados con 4 bombas de 250 kgs -BRP cada uno. A las 04:27 la sección arribó a las proximidades de Bahia Ajax (Brazo de San Carlos. El Cap. FREIJO que iba a su frente, relató posteriormente su experiencia así:
  "Se pasó al oeste de la Base Condor -Darwin- y a la vista del Esttrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 nudos en vuelo bajo (500 a 1000 pies). El rumbo de ata-

que al objetivo material fué aproximadamente 355° desde C.Belgrano (Isla Gran Malvina), luego al oeste de Darwin y objetivo. Escape con rumbo de ataque por trés minutos y luego hacia el oeste sobrevolando Isla Borbon (Peble Island)se visualizaron las alturas de la misma siempre a baja altura y desde allí posterior ascenso a nivel de vuelo 300 (30.000 pies). Se comprobó la explosión de las bombas por sonido y tipo flash.
Fué el primer bombardeo nocturno; se hizo a baja altura con silencio de radio total, coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones."

En el vivac británico cayeron algunas bombas y produjeron algunos heridos, pero nada más. En una carpa hospital, en ese vivac bombardeado, se reponía de sus heridas el ahora prisionero, Ten LUCERO (eyectado el 25 de mayo) (pag). Pero no se habían acabado todavía los sobresaltos para él. Ya lo volveremos a encontrar...

Los cazabombarderos

Entre las 09:30 y 10:30 despegaron, desde San Julian y Rio Gallegos 12 aviones skyhawk que iban a atacar buques que, según informaban desde Malvinas- habían ingresado al Seno Coisseul, al sudeste de nuestra BAM CONDOR y a distancia de cañon!

Pero el COAT (MAYO) al comprobar la ausencia de estos buques pués se habia metido -por su cuenta- en este canal! .. en un avión para ejecutivos!! y entonces con total autoridad.. ordenó el regreso de esta oleada, la cual ya había reabastecido del PERU y estaba proxima al archipielago.

Posteriormente -a las 15/15:30 despegaron de Rio Gallegos dos escuadrillas de A 4B (POQUER - TRUCO) que, como tantas veces- iban a hacer historia!

Los Poquer -dos aviones- entraron al Estrecho de San Carlos por su boca sud y comenzaron a recorrerlo hacia el norte -éste era su estilo- y cuando arribaban a la Bahía de San Carlos avistaron 4 o 5 fragatas, pequeñas barcazas y 3 o 4 helicopteros en vuelo... la tentación era muy grande... pero su objetivo era el Establecimiento San Carlos -al fondo del Brazo de igual nombre- donde el enemigo tenía tropas y grandes depósitos de abastecimiento.

La artilleria antiaérea -como siempre en esta zona- era muy intensa y los acompañó hasta que, una vez sobrepasado el blanco y lanzadas las 4 bombas de 250 kg -BRP- que llevaba cada avión, pudieron saltar sus colinas al frente y refugiarse descendiendo detrás de ellas.

El avión del Jefe fué impactado con seis proyectiles de armas livianas; en la trompa de su avión había un agujero por donde entra-

343

un puño. Su equipo de navegación dejó de funcionar y tuvo que -de ahí en más- seguir a su fiel y constante numeral que -con su capacidad de siempre- lo trajo a casa con seguridad. Refiriéndose a este ataque "Task Force" dice, (pag)"Las bombas cayeron muy próximas al Cuartel General

" de la 3a Brigada (de Comandos del Brig. J.THOMPSON). Un hombre, el zapador P.K.GHANDI, un paquistaní muy macanudo, fué muerto y el soldado (RM) S.G. ANDREWS, que servía en una ametralladora antiaérea moriría más tarde de sus heridas... otros cuatro hombres fueron heridos..."

Traemos a colación este relato no tanto para confirmar las bajas y daños - algo que no nos causa ningún placer - sino para demostrar los muchos hombres extranjeros que sirvieron en la Task Force y que -por no ser británicos- no fueron contabilizados en las cifras oficiales de bajas que dió el gobierno británico después de la guerra.

Pero sigamos en el Brazo de San Carlos, aquel 27 de mayo de 1982. Un minuto después del ataque narrado, entraron los TRUCO, de la misma forma que los anteriores (parecen cortados por la misma tijera en su personalidad profesional)... vieron los buques... recibieron el mismo e intenso fuego antiaéreo y lanzaron sus bombas sobre el objetivo ordenado. Otro libro, este americano, 'Air War South Atlantic" (11): dice:

" Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas y lograron total sorpresa en el area del blanco. Pasaron y largaron sus bombas. Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el area de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas (terrestres) británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrededores, el edificio no tenía cruz roja. El técnico del equipo antiexplosivos de la RAF, Hankinson, estaba en el edificio cuando se produjo el ataque "hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo" recordaba "una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a cinco e hirió a 26. "Pero había una bomba sin explotar en una camara frigorífica y dos bombas más ~~sin explotar~~ al aire libre..." (12)

~~xxxxxxxxxxxxxx~~ Pero el Jefe de esta Sección -1er Ten M.VELAZCO - pagó también su precio. Tal como le había sucedido al Cap. Palaver y García ~~xxxxxxxxxxxxxxx~~ unos días antes, su avión fué alcanzado por proyectiles antiaereos (en este caso un Boffors de 40 mm, en su ala izquierda. Pero logró cruzar el Estrecho -hacia la Gran Malvina y yá sobre ella, con fuego en ~~xxxxxxxxxxxxxxx~~ dicha ala decidió eyectarse, tomó altura (ya no estaba la trampa misilística COVENTRY) y logró una salida ideal, cayendo al sur de Pto Howard. Se repuso rápidamente y comenzó a

caminar ... lo hizo durante dos dias y dos noches... hasta que llegó, al tercer dia, a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados al dia siguiente pasaron dos kelpers a caballo; el Mariano los llamó y les ofreció comprarles el caballo !... ellos se negaron pero le dijeron que avisarían a "Stanley"... Por la tarde apareció un Land Rover, manejado por un kelper y acompañado de un Oficial de nuestro Ejercito, quienes lo trasladaron a Puerto Howard.

Su numeral, a pesar de tener tambien su avión averiado, pudo llegar a su Base -Rio Gallegos- donde aterrizó a las 17:45.-

Y otros gauchos...

Mientras el 1er Ten. M.VELAZCO se eyectaba en la Gran Malvina, una Sección de aviones IA58 -Pucará (GAUCHO) cruzaba el Atlantico Sur, rumbo a Malvinas, donde arribó a las 17:20.- Esto era una orden del CMO-FECON (hasta totalizar 5 aviones de refuerzo) basada, seguramente, en la apreciación de la batalla aeroterrestre que ya había comenzado, en D-GG.

Por si algo faltase para demostrar el noble esfuerzo de la FAA por seguir apoyando a sus hermanos del Ejercito que afrontaban ahora su prueba de fuego, este dia la FAS lanzó cuatro Hercules C-130 para cruzar a Pto.Argentino, de los cuales solo dos lograron completar (MATE-GALLO)cargados de armas, pertrechos, repuestos, plasma, etc. En total 26,8 toneladas de esperanzas.. y determinación.

Derribo de un GR 3

En nuestra BAM Condor, la Bateria antiaérea RH de 20 mm, operada por el Cabo primero de la Fuerza Aérea GALANTI, derribó a las 13:45 un Harrier de la RAF, dice el libro Falkland Air War (13):

"El 27 de mayo se produjeron nuevos ataques sobre P.Stanley y Goose Green que envolvieron a los 7 pilotos del Escdn 1(F) de la RAF. Bob IVESSON (XZ 980) y M.Hare (XV 789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105 mm y posiciones de tropas en Goose Green y Darwin en apoyo del avance de nuestras tropas del 2 PARA. Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA)(observador y controlador aereo) pero en el segundo lanzaron sus bombas beluga sobre una posición del tamaño de una Compañia. Durante un tercer pasaje con cañones (Aden)el harrier de IVESSON fué impactado, problablemente por munición de 35 mm Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó aperder presión de hidraulico. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e IVESSON se vió obligado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto. El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al oeste de Goose Green (UC519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las lineas enemigas."

IVESSON fué recuperado, trés dias más tarde, por un Gazelle (XX 320) y retornado al HMS HERMES.

La exploración de los Hercules

La deficiencia lacerante que padecía la FAA respecto a la información del blanco (target information) que en este tipo de operaciones contra objetivos navales (eminentemente móviles) es de vital importancia, no era ya suplida por el Comando de la Aviación Naval debido a que sus aviones Neptune habían sido puestos fuera de servicio por agotamiento. Esto llevó al comando de la FAS a idear un sistema de exploración radar, mediante el empleo de un avión C-130 y sus valientes tripulaciones. Consistía en arribar razante a la zona a explorar (Norte de la Gran Malvina) cón [illegible] la máxima velocidad estructural permitida para ese avión (319 nudos) y en un punto tomar brúscamente altura hasta 10.000 pies y tratar de detectar entonces (por IFF/radar) buques enemigos en la zona, descendiendo antes dè los dos minutos para , en otro proximo punto, intentar un nuevo asomo.

Este 27 de mayo se cumplió la primera salida de este sistema criollo. A las 04:05 despegó de Comodoro Rivadavia el TICHO y cumplió, sin faltas, esta riesgosa misión. Estaba coordinada con las 4 escuadrillas de skyhaks ~~xxxxxxxx~~(ÑANDÚ-TANQUE-TRUENO-TORO) que salieron entre 09:[illegible] y 10:30 en forma escalonada mientras el TICO husmeaba. Pero éste no encontró ninguna presa y los skyhawk fueron retornando a su base progresivamente.

La Fuerza aérea del archipielago

La BAM CONDOR, desde hacía varios dias se preparaba para la defensa terrestre de la zona (cosa que a nuestro juicio, si bien demostraba un espíritu encomiable de decisión guerrera, consistía en una interpretación errónea del rol de una fuerza aérea en la batalla terrestre) Su Artillería antiaérea, si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (que este dia derribó a IVESSON) lo estaba tambien para el tiro terrestre. Además el personal de aviadores y los ingenieros de la FAA habían concebido el uso de las coheteras del avión Pucará existentes y ya sin aviones, para lanzar los cohetes remanentes en la unidad, montadas sobre un tractor para hacer una plataforma movil que pudiera ubicarse en la mejor posición para la batalla terrestre. Otros habían instalado las ametralladoras antiáereas 12.70 en el terreno y constituídos los equipos para operarlas. Esperaban, junto a sus camaradas terrestres ..el instante supremo del combate.

Y así, sin solución de continuidad, pero con el esfuerzo puesto ahóra en la batalla aeroterrestre, donde la FAS muy poco podía ya

346

hacer... se diluía la Batalla de San Carlos... aquella que los ingleses llamaron para siempre "El callejon de las bombas" ..BOMB ALLEY...

Durante esta batalla (21 al 27 de Mayo) la FAA habia realizado el siguiente esfuerzo operacional, contando solamente las operaciones de combate y apoyo directo y teniendo solamente en cuenta LAS SALIDAS QUE LLEGARON AL OBJETIVO:

124 - Salidas de combate (Cazabombarderos, Interceptores y Bombarderos livianos) diurnas y nocturnas.

47 - Salidas FENIX (Diversión -Ocat - Expl y Reconoc. cercano- Guía de escuadrillas.

16 - Salidas de reabastecimiento en vuelo (KC 130)

5 - Salidas de exploración lejana (B-707 y C-130)

4 - Cruces (C-130) que aterrizaron en Malvinas.-

Pero habia sufrido las siguientes PERDIDAS

20 - Aviones derribados (11 pilotos fallecidos)

CAP. LA BATALLA AEREA DE SAN CARLOS .
(Llamadas)

(1) "El Capitan Kit Layman, de la Argonaut, da el punto de vista profesional sobre los ataques aéreos argentinos:

Eran impresionantes por su baja altura, esto les gusta a los aviadores, pero volaban demasiado bajo. Si hubieran venido más alto hubieran detectado al Camberra -la gran ballena blanca- y nuestros buques de desembarco.

Cuando me enteré de que la ARDENT,BRILLIANT, ANTRIM y después nosotros mismos habíamos sido dañados pero no así los anfibios, quedé absolutamente encantado" Task Force -Middlebrook -pag 226.
Es para meditarlo mucho!...

(2) Este KC estaba también previsto para reabastecer a los A4Q (ARA) pero éstos no operaron este dia.

(3) Es una particularidad aerodinámica que tiene el dagger, llamada "purpoisse" en la cual, el avión pierde momentáneamente el comando de cabeceo -preferentemente- y el avión "galopa" con gran brusquedad y amplitud.

(4) El vuelo referido del C-130 es el TC00 que volvía de Malvinas el 25-May-82

(5) MIDDLEBROOK, editorial , pag 235.

(6) El marinero STEVE OYSTON, del 45 Comando, refiere (TASK FORCE-Midlebrook etc.) pag 23?, lo siguiente: "Ud podía poner en hora su reloj por las llegadas de los raids argentinos.. Ud diría, bueno, me coloco el impermeable, me tomo una taza de té, me siento en mi trinchera y allí estaban ellos, Ud los miraba venir atronando el cielo. Siempre venían de a pares... era sencillamente extraordinario. Entonces Ud vería los misiles Sea Cat partiendo de las fragatas..los Rapier saliendo de las l deras de las colinas y las trazantes como una erupción de todo el valle del area de San Carlos. Parecía que los 5000 hombres tiraran al mismo tiempo.."

(7) La anecdota completa figura en el libro HALCONES SOBRE MALVINAS de M.P.CARBALLO, editorial...

(8) AIR WAR SOUTH ATLANTIC -Ethell & Price -Edit. Ano - pag 146.

(9) 1er Ten J.MICHELOUD

(10) Task Force -Midlebrook - Edit.

(11) de Ethell & Price -edit.

(12) Paradojicamente en esta misma Planta refrigeradora fueron alojados los primeros dias de junio, los prisioneros argentinos de la BAM Condor, en la misma cámara donde estaba estacionada la bomba de los TRUCO. Los prisioneros debieron elegir entre dormir afuera, en un chiquero, con temperaturas ya inferiores a cero grado o esta cámara. El VCom VERA MANTARAS observó la bomba, la vió segura y decidió quedarse allí. Asi lo hicieron, todos los demás

(13) FALKLAND AIR WAR de. . . . . . . editorial....

CAPITULO IX - LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA AEROTERRESTRE DE DARWIN-GOOSE GREEN

El Brigadier L.G.CASTELLANO[1] y sus asesores aeronáuticos enfrentaban, en estos dias del 26/29 de mayo, el dilema de la Base Aérea Militar Condor, la cual, por gracia de la maniobra anfibia, había quedado en el centro del próximo teatro de operaciones. Realmente era una situación original cuya solución requeriría imaginación y coraje.

El repliegue aéreo

Lo primero que el comandante aereo decidió -correctamente- fué el repliegue de los Escuadrones aéreos (Pucará y Helicopteros) a la BAM Malvinas, en Puerto Argentino. Esto se efectivizó el 26 de mayo sin inconvenientes. Cabe destacar que -en un acto digno y heroico- quedaron a defender, la Base en la batalla terrestre que se avecinaba, los Jefes y Oficiales más antiguos quienes, junto a los suboficiales del Grupo Base y la tropa se habían transformado ahora en infantes y artilleros.

Esta actitud, de intervenir orgánicamente en la defensa terrestre del area fué, a nuestro juicio, equivocada.

Volviendo a reconocer calurósamente el espíritu combativo demostrado por estos bravos de la FAA, en una actitud inédita en la historia militar moderna, esta decisión demostró que asumir jerarquicamente responsabilidades en el combate terrestre, con medios y procedimientos afines, es inmiscuirse en las responsabilidades, tareas, competencias y funciones de las fuerzas de superficie. Nuestra doctrina indica que las tropas y medios para la lucha terrestre que poseémos solo estan destinados a la defensa, mantenimiento y conservación de las instalaciones y de los servicios esenciales de la B.A.M. para la OPERACION AEREA y por lo tanto, cuando como en este caso, no se prevée la operación aérea desde su aerodromo, la tropa, con sus Jefes directos y los medios de defensa útiles deberían subordinarse a la conducción militar de la fuerza de superficie en esa area. Ellos son los que tienen ahora la responsabilidad de la conducción y asumirán todas las consecuencias. Por más que el personal de la FAA, fuera, como en este caso, de mayor jerarquía militar que el de la fuerza responsable.

El resto del personal y, si se puede, los medios materiales de mayor valor, no aptos para la batalla terrestre, debían que haber replegado tambien y deslindarse de toda responsabilidad en la lucha terrestre que, ya nadie dudaba, se produciría a corto plazo.-

LA BATALLA AEROTERRESTRE DE D-GG

Como vimos, al atardecer del 26 de mayo el Batallon 2Para, dejó su posición en los cerros que rodean Puerto Sussex con el objetivo de "casa de Caleta CAMILLA" (Camilla Creek House), a trés millas de la de-

fensa exterior que había montado nuestra Fuerza de Tareas "MERCEDES", a las órdenes del TCnel ITALO PIAGGI y que dependía del Gen.O.PARADA instalado con su comando en Pto Argentino.

El esquema defensivo argentino, ~~instalado~~ elaborado trabajosamente desde hacía tiempo, con sus trincheras y campos minados, fué modificado a último momento por orden del citado General, lo cual causó mayores problemas a la defensa.

A las 03:55 del 28 de mayo comenzó la batalla por el istmo (D-GG) la cual resultó, para los británicos, más dura de lo esperado - perdió la vida el Jefe del Batallón, Tte Cnel JONES- aunque, así y todo para la noche de ese día, habían logrado tomar Darwin y desde allí dar el ultimatum al comando argentino en Goose Green.

El apoyo aéreo cercano

Pero este día 28 de mayo, el Escuadrón Pucará, operando ahora de la BAM Malvinas y que había sido reforzado este día con trés aviones más llegados desde el continente (FIERRO) había cumplido dignamente con su taréa más difícil -Ataque aéreo a la linea principal de combate- cooperando con sus hermanos del Ejercito que lo hacían en la superficie.

El Escuadrón comenzó a recibir requerimientos de apoyo de fuego en las primeras horas de luz del dia, provenientes de su antigua BAM Condor. Así a las 08:30 despegaron trés IA58 (NAHUEL). Nos cuenta su jefe:

"Salgo con trés aviones. Nos encontramos con el problema de siempre: la visualización del objetivo. En contacto con Darwin me dicen que desde la fumigena de señalamiento en más, (2) son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos sobre un grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento.

Me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos apuntaron.. les informé a los numerales, lanzamos y salimos razante, ya que no había más de 50 mts de plafond y estábamos volando sobre escuadras.

Decidí el regreso por Darwin para saludar y mostrar nuestro apoyo... acá fué donde peor nos recibieron... Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera; sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor.

Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, al lado del casco."

A las 09:30 -y siempre desde BAM Malvinas- decoló la sección BAGRE. Se dirigieron a Darwin; la visibilidad seguía siendo muy mala y

el techo no superaba los 50 mts. En el primer pasaje, el guía logró tirar toda su carga de cañones y bombas, pero no así su numeral, quien girando 360°, volvió a atacar a las tropas inglesas que avanzaban hacia G.Green. Dice el informe:"el espacio se cubrió de manchas rojas, impactando varios proyectiles en los aviones, sobre todo cuando el numeral hizo el reempleo".

A las 11:30 salió la Sección SOMBRA. Al llegar a Darwin, sorprendieron a un Sea linx inglés volando. El Ten CIMBARO, que lo vió primero, se fué sobre él y le lanzó, en salva, los cohetes que llevaba para el ataque a tierra (sin auto guiado)... y esto -tal vez la primera vez ~~al hacerse para~~ que se emplea en el tiro aire-aire- funcionó y el helicoptero fué derribado. El guía, Ten. M.A.GIMENEZ descubrió a otro que, buscando escapar, había aterrizado y tambien lo impactó con sus cohetes, y lo destruyó. Pero GIMENEZ, ~~AL SALI~~ al salir de este ataque entró entre nubes y su avión apenas si podía volar... era el mismo que había volado, en la misión anterior, el ~~Exp.~~ NAHUEL uno y como el lo manifestó, tenia "unos 50 impactos"...

Al entrar en nubes y tener que volar necesariamente por instrumentos (a ciegas) seguramente éstos no le funcionaban correctamente y por lo tanto no podría pilotear su avión ! ... aquí mismo él debería haberse eyectado (y rogar que no estuviera invertido.)... pero no es tán facil tomar esa ~~dirección~~ decisión, para un piloto que ama a su avión y que siempre, instintivamente, tratará de seguir luchando juntos !

Intentó tomar altura y salir sobre tope... pero su instrumental lo engañaba (al no funcionar correctamente) y así... como un halcón mareado... como un condor acerebelado...se estrelló en el Cerro Azul del cordón montañoso que se interpone entre Darwin y Pto Argentino, conocido como alturas Rivadavia. Parece que intentó eyectarse a último momento pero talvez su avión haya estado invertido..; el ,sin instrumentos, no lo podía saber...

Sus restos fueron hallados más de cuatro años después y sus familiares (padre y hermana) fueron llevados -por el gobierno británico- a participar del funeral y entierro de su heroico hijo. ~~Teniente (P) M.A. GIMENEZ~~. Un periodista argentino que los acompañaba y presenció este funeral, en Darwin (3) describe, con gran ~~sorprendente e inesperado~~ realismo esta inesperada experiencia que le tocó vivir el 03 de octubre de 1986:

"Los ingleses, quizás por un refinado buen gusto de su experimentado ejercito en tantas guerras y en los cinco continentes, realizan funerales verdaderamente imponentes, como fué el que presenciamos los pocos asistentes al entierro del Teniente Miguel Angel Gimenez. Algo impactante e imborrable que debe haber dejado una profunda marca en sus familiares.

Comenzó con una procesión que partió del gran helicoptero de

351

transporte de donde bajó el féretro, cubierto con la bandera argentina (hecha especialmente en Londres para la ocasión).

Encabezaba el cortejo una guardia de honor formada por seis soldados del primer Batallón del Regimiento Real y séis de la RAF (la Real Fuerza aérea). Luego venía el Padre Austin Monaghan, de Puerto Argentino, con su túnica blanca y rezando en voz alta, con un misal en sus manos.

Más atrás, con paso muy lento, ocho soldados de la RAF transportaban a hombros el féretro, seguidos por los Gimenez.

En otra fila iba el Vicealmirante KIT LAYMAN (N.A. Capitan de la HMS ARGONAUT en la guerra -ver pag)comandante de las fuerzas británicas en el Atlantico Sur, el procurador General de la Corona, Michael Gaiger, el Consejero (elegido por votación) Lewis Clifton del Falkland Islands Executive Council y el Secretario de la Gobernación Paul Whiteway, un diplomático dependiente del Foreign Office de Londres.

Luego venía un grupo de tenientes y capitanes de la RAF. Como todos los militares presentes, portaban un brazalete negro.

El cortejo recorrió así unos 150 metros desde el helicoptero de transporte y la puerta del cementerio, donde otros cuatro soldados montaban guardia. Entraron hasta la tumba abierta para la ocasión y con movimientos solemnes depositaron el féretro a raz de tierra.

El sacerdote comenzó el responso y una oración fúnebre dialogada con los asistentes, que leían un desplegable en cartulina, impreso especialmente y dedicado al difunto.

Terminada la ceremonia religiosa se descendió lentamente el féretro hacia el fondo de la tumba.

La guardia de honor, que se había mantenido con las armas al revés, con el cañón hacia tierra y la cabeza gacha, hizo trés salvas al aire. Un poco a distancia, bajo la cruz blanca del cementerio resonó un clarín que crispaba la piel con su despedida al soldado en ese paisaje irreal, cuando el sol comenzaba a ocultarse entre los cerros.

Una cosa es tratar de explicar esta ceremonia en un marco de profundas nostalgias, raro hasta el surrealismo, y otra es haberla vivido. Algo tocante fué observar lágrimas en los soldados ingleses asistentes. Un recuerdo inolvidable para quienes somos enemigos de la violencia y odiamos las guerras por innecesariamente absurdas."

<u>Sigue la batalla en Darwin...</u>

A las 16:20, dos aermacchi 329, de nuestra Aviación Naval, estacionados en la BAM Malvinas, despegaron rumbo a Darwin, desde donde fueron dirigidos para atacar a las tropas enemigas, cerca del hipódromo...

pero un misil Blow Pipe impactó en el avión del TF D.E.MIGUEL quién, sin eyección, cayó con su máquina, quedando él tambien entre los heroes ~~entre los héroes~~ argentinos que permanecen, de guardia, en Darwin. El avión restante volvió a Pto Argentino y aterrizó a las 16:45.

En estos momentos se encontraba despegando, desde el mismo aerodromo, la escuadrilla (FENIX) de dos Pucará, cuyo Jefe nos relata:

"No se apagaba la luz "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto decidí salir igual... Muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar; (el cielo) ~~estaba~~ completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría mas de 150 mts de techo. Despegamos individualmente pasando luego por el este de la ciudad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal Coisseaul y por su margen sur dirigirnos hacia Darwin; iríamos unos 10 mts sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultorso la orientación. Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera Rivadavia, nos restaba lo valioso del aporte proporcionado por esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó tambien a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta de sol y se la atribuí al incendio de la Escuela de Darwin, que había escuchado antes de la salida.

Enfilé hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha, se notabá claramente el caserío de Ganso Verde (N.A.Goose Green) y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la Escuela a la derecha. Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero eran espo-radicos grupos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estabamos pasando por la retaguarida enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para, en un nuevo ataque y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por radio nos estaban indicando.

Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la Escuela. Efectuamos una entrada desde el noeste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataban nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más.

"Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí, en cambio, que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente al principio, un enjambre de trazantes.

La ráfaga de mis cañones cesó, indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fué imposible ver algo, esto ya me había ocurrido en San Carlos (N.A.ver pag 7 dia 21 Mayo) cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta difícil de ver , aún más teniendo en cuenta la hora. Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían.

Sentí varios impactos en mi avión, me agaché un poco más y con la potencia a pleno que traía seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escuché (por radio) "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber cómo salió... pero no tuve respuesta. Solo al cabo de repetirlo varias veces me contestó un operador de la Base Condor para decirme que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarma encendidas, emprendí el regreso. Un helicoptero propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alentó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.."

Afortunadamente el FENIX uno,no lo necesitó y aterrizó en BAM Malvinas a las 17:20. El Ten.CRUZADO había descendido sin mayores problemas en su eyección. El sistema de eyección, es otra de las cosas seguras y eficientes que tiene el Pucará, lo cual se mejora aún más por su aptitud para volar muy lento -cuando se lo desea-. Pero Cruzado fué hecho prisionero por las tropas británicas.

Apoyo aéreo lejano... desde el continente.

Desde la Bahia de Ruiz Puente, penetrando en el brazo BRENTON, la fragata HMS ARROW, bombardeaba la zona de D-GG con sus poderosos cañones de 4,5 pulgadas en apoyo de las tropas terrestres británicas y en perfecto enlace con éstas.

Nuestras fuerzas terrestres en la zona, pidieron que la FAS atacara ese buque cuya posición ya se había detectado en dicha Bahía.

La Fuerza Aérea Sur, ansiosa de cooperar -desde el continente- con nuestras fuerzas en D-GG veía sin embargo trabadas sus posibilidades por la mala meteorología en la zona del blanco (50/100 mt plafond). Pero tenía en alerta sus escuadrillas de ataque y a partir de las 10:00

hs puso en el aire a los dos KC 130 reabastecedores (SALTA uno y dos)

Todavía con dudas sobre el mejoramiento del tiempo en Malvinas ordenó el despegue (10:58) de 4 daggers MV (FOCKER) de Rio Grande. Iban guiados por un LR 35 (ROMBO).

Debido a la poca visibilidad reinante en todo el teatro, formaron en "cerrada" y así cruzaron la Gran Malvina. Al entrar al Estrecho el plafond bajaba y la visibilidad se reducía aún más asi que, abandonaron la misión y, en escape individual ahora, iniciaron el regreso sin haber avistado a la fragata Arrow. Lo mismo les pasó a las otras dos escuadrillas CUÑA y NENE que alrededor de las 13:30 llegaron casi juntas al Estrecho pero no avistaron al blanco y regresaron a Rio Gallegos.

La exploración de "Locos"

Como vimos en el Capitulo VIII(pag)la FAS había ideado un peligrosísimo sistema de exploración y guiado con los Hercules C-130 para poder ubicar , en oportunidad, a los blancos navales y atacarlos con precisión.

Una especie de AWACS (4) modernos pero.."fatto in casa", cuya peligrosidad no era tanto para el enemigo, sino para los sufridos tripulantes de estas máquinas... que lo arriesgaban todo, sin portar la menor defensa para el caso de ser descubiertos y atacados.-

Este dia se cumplía (LOCO) la segunda de las salidas de este nuevo sistema. Su navegador, el My MALDONADO, nos describe su técnica:

"Misión. Exploración y reconocimiento al Norte del Canal San Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición. Indicativo:LOCO y el circuito de espera a 1000/2000 pies en 50 S 62.30 W, desde donde, razante nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unas 40 millas nauticas antes del punto, a maximo régimen de ascenso se lograba 9/10.000 pies y apenas nivelado el avión se encendía el radar para la detección, durante el tiempo necesario para el barrido de 1 o 2 vueltas de cursador. Detectado el eco/s se tomaba latitud y longitud del mismo y se transmitía a la FAS. Para descender luego a máximo régimen, en zig zag y regresar al punto de espera. Durante uno de los reconocimientos, a las 14;04 Z en 50.48S 59.25 W y a 26 nm al frente nuestro se detectó, este dia un eco grande (aproximadamente doble o triple) comparado con el de una fragata.

Esto se informó a la FAS y ésta envió a la zona a los TORO y CHISPA con quienes se contactó en 125.4, con misión de atacar al blanco. Durante nuestro vuelo de regreso al punto de espera las escuadrillas nos informan que no tiraron por tratarse de un buque hospital con cruces rojas (UGANDA)." (N.A. y ya veremos quien estaba abordo de este buque hospital).-

Como nos cuenta el Mayor Maldonado, desde San Julian salieron los CHISPA y los TOROS que no reabastecieron (lo harían a la vuelta) para poder llegar, cuanto antes, al objetivo detectado por el LOCO; llegaron a la zona pero lo que encontraron fué a un buque grande, si, pero HOSPITAL con sus cruces rojas navegando lentamente. No atacaron e informaron de esto al C 130 el cual, por supuesto no había detectado electrónicamente su condición de hospital y estimó, con lógica, que se trataba de un buque de guerra !

Cosas de locos ! de locos inolvidables, de señores del aire que peleában con lo que tenían.. con toda dignidad...

Pero lo que nadie había imaginado era que en ese buque hospital estaba ahora alojado nuestro errático Te. LUCERO... derribado el 25 de mayo y rescatado por el mismo buque que atacó, sobresaltado en su vivac hospital inglés por nuestros Canberras que lo habían bombardeado el 27 y ahora... en el UGANDA -navegando, para él, en un crucero caribeño, se había salvado por tercera vez !!

Darwin -Goose Green

Pero donde la guerra se enseñoreaba y dolía este dia, en toda su cruel intensidad era en el istmo de Darwin... donde nuestros soldados de tierra luchaban valientemente, con la misma dignidad y eficacia que hemos visto en nuestros aviadores en todas sus acciones. Eran los mismos argentinos ...cortados por la misma tijera... por más que la ruín acción sicologica (que escapa arteramente a las leyes honorables de la guerra) quiera pintarnos desde entonces a soldados asustados... abandonados por sus oficiales. ESTO NO SUCEDIO ! nuestras unidades terrestres en Darwin Goose Green, con sus múltiples sí, carencias materiales, de instrucción y experiencia, mostraron aquí su enorme dignidad y espíritu y en especial sus oficiales y cuadros permanentes asombraron al enemigo por su capacidad profesional, su valentía y hasta su elegancia para morir. Eran enfrentados por la MEJOR UNIDAD DEL EJERCITO BRITANICO -los paracaidistas- y supieron responderles con valor y decisión y los tuvieron a raya más de lo que nadie hubiera esperado.

La conducción británica fué sorprendida otra vez por el valor y la tenacidad de estas unidades bisoñas del Ejercito Argentino. Creyeron nuevamente que sería un paseo... y otra vez "aprendieron a respetarnos"...

El Brigadier Castellano (Componente Aéreo en Malvinas) dice con total veracidad, en uno de los párrafos de su informe ~~que envió~~ enviado ese dia a sus superiores en el continente:

"Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificamos por considerarla es-

terr| desde el punto de vista militar e inhumano por el sacrificio de ~~xx~~ vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad".

Y este último factor -los civiles atrapados en el Hall municipal- habilmente usado por la conducción táctica terrestre enemiga quien amenazaba al comando argentino de atribuirle responsabilidad respecto a su suerte -como si ellos tambien no las tuvieran- fué de gran consideración para las decisiones argentinas.

Asi que, esa noche, se convino el cese del fuego y en la madrugada se pactó la capitulación.-

El dia 29 de mayo

El frente frio que afectaba el archipiélago pasó entre las 06/07;00 de la madrugada y el tiempo comenzó a mejorar a partir de las 12 hs. En el continente una cuña de aire frío que entraba desde el sudoeste tambien mejoró notablemente las condiciones meterorológicas.

El enemigo aeronaval

El Grupo de Batalla de Woodward volcó el peso de su arma aérea sobre objetivos terrestres en Malvinas. Lanzó desde gran altura bombas de retardo (09:20) sobre la zona del aeropuerto; 27 bombas que estuvieron explotando hasta las 13 hs.

Un sea harrier (ZA 174) fué averiado por un misil Roland de nuestro Ejercito y cayó al mar. Su piloto LtCdr BROADWATER fué posteriormente recuperado por los británicos. (El gobierno inglés declara, a este avión, averiado en el portaviones al resbalar del mismo y caer al agua) Sigue sin entender el espíritu de una Fuerza Aérea. y sus eternas leyes del honor.

A la noche (23:20) comenzó el cañoneo naval sobre nuestra BAM Malvina y esta vez, produjo bajas muy sensibles para la FAA. El 1er Ten ~~XXXXXXX~~ L.D.J.CASTAGNARI, de las tropas de defensa terrestre de dicha Base, murió alcanzado por una granada naval al salir de su refugio. Allí quedó, para siempre de guardia...recordando a la posteridad lo que fué aquella inolvidable Base y sus heroicos defensores. Cinco suboficiales, mecánicos de Pucará, fueron heridos de consideración, casi en la salida del refugio, pero todos recuperados (S.Aux ACEVEY -C1o CASALONGUE C1° MARTINEZ -C GUASTALLA y C. CALOIAN).-

La Fuerza Aérea Sur

Al comenzar este incierto dia en que aún no se conocía la suerte de D-GG, con su inicial mala meteo, comunicaciones con D-GG cortadas y sin tener noticias de blancos navales o terrestres redituables , el Comando de la FAS no era mucho lo que podía ordenar.

Se decidió continuar con los ataques a objetivos terrestres

en Establecimiento San Carlos (Bahía Ajax) y sus aguas inmediatas y por otra parte continuar con el sistema Loco y sus escuadrillas de alerta.

Para el primer curso de acción salieron, a las 01;03, desde la BAM Rio Gallegos, dos bombarderos livianos Canberra (MK62) CHARRUA- que llegaron a las 02;05 al Brazo de San Carlos... pero un gran manto de niebla -el aliado de siempre de la cabecera de playa- cubría el objetivo ... el lanzamiento se realizó por el sistema de navegación (Doppler) del Canberra, a 700/800 pies de altura y a 400 nudos de velocidad. No recibieron fuego antiaéreo pero tampoco se supo si habían logrado algún resultado luego de tanto esfuerzo y riesgo.

A las 10:09 despegó una sección de M V (PATRIA)de San Julian y otra similar a las 11:50 desde Rio Grande (ÑANDU) esta última guiada por FIPO (del Escdn Fenix)... pero tambpoco encontraron objetivos en el Brazo de San Carlos. Esta última sección fué atacada por misiles Rapier desde tierra y... uno de ellos impactó en el dagger del Ten J.D.BERNHARDT quien, cayó con su avión a aguas del Estrecho y su cuerpo no fué recuperado. Veamos como este ataque, lo relatan los británicos (5):

"Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de dagger y el 29 de mayo fué ejecutada una de estas salidas, desde Rio Grande sobre el Brazo de San Carlos.

El temor a los ataques de super etendard había hecho retroceder a los portaviones británicos bien al este de las Malvinas (N.A. ¿Tendrían noticias de la operacion que se planificaba y que se ejetutó al dia siguiente, por los SUE y A4C?) y en consecuencia era más dificil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los daggers alcanzaron el area del blanco (San Carlos) pero, por primera vez uno de ellos fué derribado por un misil SAM terrestre. Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten. J.D.BERNHARDT no son muy claras, pero parece que su dagger C-436 fué derribado esa tarde cuando sobrevolaba el Brazo de San Carlos. Fué su mala suerte de haber sido impactado por un Rapier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar, posiblemente en el Estrecho de San Carlos...".

Simultáneamente otra escuadrilla de A 4B (ORO) recorría (13:30) el Estrecho pasando por Bahía de Ruiz Puente y el mismo Brazo de San Carlos pero sin poder localizar objetivos.

Ahora se acercaban (14:15) otras dos secciones de M V dagger (PUMA y LEON) procedentes de San Julián. En las proximidades de la Isla Borbon fueron interceptados por una PAC que lanzó sus misiles sobre la primera... pero éstos ya estaban en viraje de escape y con post combustión... habían eyectado las cargas externas y avisado a la Sección LEON que venía casi junto a ellos... y regresaron sin novedad ..."Esta vez para otra vuelta"...

El Loco

Nuevamente -por tercera vez- actuaba este sistema de Exploración y guiado que no ofrecía ninguna seguridad a sus heroicos tripulantes. A las 07:20 había despegado el LOCO de Comodoro Rivadavía y llevaba adelante su peligrosa misión. Nos cuenta su navegador (6):

"Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del Canal San Carlos. Se trató de una misión similar al día 28 de mayo, pero primordialmente reubicar al UGANDA. Luego de habersele hecho estima de su nueva posición en base al rumbo y velocidad fué localizado en 50.29S/ 58.40W, en un procedimiento idéntico al del dia anterior, a las 09:30 hs y a unas 35 nm, distancia radar. El contacto radar se efectuó durante el primer pasaje del cursor, visualizandose claramente el eco del UGANDA (N.A. pobre Ten. LUCERO !) y de 3 fragatas a su alrededor. El radar fué apagado inmediatamente y se descendió violentamente en razón de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significa que estábamos iluminados por los radares secundarios y primarios de alguna/s fragata/s.

El escape se realizó pegado al agua a maxima velocidad en zig zag y hacia el Oeste; teniendo en cuenta las posiciones de las PACs, de las que nos informaba Puerto Argentino con los datos de radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fué en general hacia el punto de espera y posteriormente a Comodoro Rivadavia..."

Realmente pone los pelos de punta conocer los detalles de las vivencias de estos tripulantes -en la tercera vez- ejecutando estas piruetas con los Hercules C-130 y aplicando sus exiguos e inaptos medios electrónicos concebidos para otro uso, para detectar blancos enemigos, a los cuales pudieran ser guiados nuestros cazadores... Pero lograban el objetivo!!

De ser atacados -los Loco- por misiles o interceptados por alguna PAC, eran un blanco muy fácil de batir... su única esperanza de sobrevivencia consistía en poder amerizar y salir (los siete tripulantes) en un bote inflable que llevaban a bordo.

Este dia, como lo relata el My Maldonado, habían sido detectados por el enemigo y aún cuando los británicos no pudieran creer que se trataba de un Hercules argentino, en estas taréas, seguramente se prepararon para repelerlo, en la primera oportunidad.

Y una reflexión más, estas operaciones mostraban, en toda magnitud, el espiritu primordialmente operativo de nuestros aviadores que, aún volando aviones de transporte, los hacían servir a las operaciones de combate.

Mientras el LOCO hacía de las suyas, dos Lear jets(FUEGOTERO) entretenían a las FAC y un Mirage III (CATO) de Rio Gallegos, a 36.000 pies de altura en 51S/62 W tambien toreaba a los casas británicos para que se olvidaran del Loco.

Y trés nobles Pucará cruzaban desde Santa Cruz (MAYO) 12:30 a BAM Malvinas, para apoyar la batalle terrestre.

Cruces A.R.A.

Este dia el puente aéreo a Puerto Argentino, fué exitosamente realizado por dos F-28 (7)del Comando de la Aviación Naval que aterrizaron en la Base Malvinas a las 01;49 y 18:53 respectivamente y un B-188 que llegó a las 17:54

La FAS también envió un C-130 este dia, pero ~~tu~~ debió hacerlo regresar poruqe el radar de Malvinas informó del acercamiento a esa hora (21:30) de dos buques enemigos.

Un rescate de héroes

Otra asombrosa operación aérea se cumplió este versátil dia 29 de mayo; desde el anterior, un equipo formado por los turbohélices Fokker F-27 y Twin Otter (DHC-6) que en epoca de paz sirven a las rutas de LADE (8) en nuestraPatagonia, andaba intentando rescatar desde la Base Aeronaval Calderón, en Isla Borbón (Pebble Island) a dos pilotos de combate eyectados y recuperados en esa Base y los restos de un glorioso cazador:el Ten.VOLPONI. Este dia 29 se logró cumplir la misión. Veamosla tal cual figura en el INFORME HISTORICO OFICIAL DE LA FAA:

"Tarea: Rescate de pilotos eyectados en combate y personal de nuestra Armada. Lugar: Base Aeronaval Calderón, de la Bahía Elefante Marino, en la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC 6 (Twin Otter) matrícula T-82 equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo ROMEO 1. Despegue desde Comodoro Rivadavia a las 14:05 hs. Tripulaciones: DHC 6 :Comandante 1er Ten URIONA, 2do Piloto Ten POZA, mecánico C.P. F.BAZAN. F-27 indicativo ROMEO 2 como avión retransmisor en vuelo, ~~xxx xxxxxxx~~ Piloto Cap.NIÑO y Copiloto 1er Ten CARESANI, que orbitó a 100 millas nauticas del objetivo con nivel 100. Pista Este Oeste, de 700 metros, blanda con 500 mts utilizables; margen izquierda (E/W) inutilizada por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruídos) y un cerro de 200/300 mts de altura en la prolongación de la cabecera Oeste. Situación táctica. Alerta roja por sobrevuelo de helicopteros enemigos y por la proximidad al Estrecho de San Carlos.

Operación: razante hasta el objetivo, se hizo contacto con la Base ~~x~~ con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la Pista. Debido al alerta roja se detuvo motores y debieron esperar

en las instalaciones (desde las 16:30 hs hasta las 18:00 hs aproximadamente) hasta el anochecer para evitar el contacto con el enemigo. Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de ARA. Siendo las 18:00 hs.aproximadamente, despegamos en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo razante hasta Puerto Deseado en donde se aterrizó para reabastecerse de combustible, siendo las 20:30 hs. aprox.- Despegamos nuevamente a las 21:00 hs aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 22:15 hs sin novedad. Personal rescatado: My. PUGA (M V) Sgp DIAZ (M V herido) trés Oficiales de ARA y un soldado ARA (herido). Tambien se trasladaron los restos del Ten VOLPONI quien había caído en combate (M V)".

Era una raza de héroes... a puro ideal !! que éste dia, en otro escenario preparaban otra fantástica operación -ahora de combate- la cual al dia siguiente, al concretarse exactamente de acuerdo a lo planificado, asombraría al enemigo.. Aparte En la medida que se la conoce en detalle adquiere perfiles propios y se proyecta como una de las grandes, en la historia aérea militar contemporánea.

A las 15:31 despegaban de la BAM San Julian, con rumbo a Rio Grande, cinco aviones skyhawk A4C, mientras el Comando de la FAS y de CAMA ajustaban miles de detalles operativos...

~~Exxxxxxxx~~ Los halcones pernoctaron en Rio Grande y solo Dios Nuestro Señor, sabe cuales fueron sus pensamientos aquella larga noche.

Amanecía una esperanza más...

Nos dice el (entonces) Alferez D. Gerardo Guillermo ISAAC

"La angustia terminaba cuando sabíamos cual era la próxima misión. Entonces habíamos cambiado una enorme incertidumbre por una enorme certeza, que siempre es mejor. Al subir al avión ya no pensabamos en nosotros mismos, sino en : hacer lo que había que hacer."

CAPITULO IX - LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA AEROTERRESTRE
(llamadas)

(1) Comandante aéreo de la Guarnición Militar Malvinas (o tambien llamado Teatro de Operaciones Malvinas).

(2) Granada o bengala que tiran las propias tropas en la superficie para marcarle, al aviador, el punto o la zona donde se encuentra el x blanco enemigo.

(3) Corresponsal del diario "CLARIN" en Paris -Sr. Enrique OLIVA- quien lo relata en su libro "MALVINAS: El colonialismo de las Multinacionales" Editorial Fundación J.D.Peron -Año 1987 - pág 103.-

(4) Airborne Warning Air Control Sistemx - Sistema de alerta y control aéreo en vuelo".-

(5) FAW

(6) My. MALDONADO.

(7) Avión de transporte birreactor Focker F-28

(8) Lineas Aereas del Estado -LADE- Aerolínea estatal argentina de promoción aerocomercial, operada con tripulaciones y aviones militares.

CAPITULO X - EL ATAQUE AL PORTAVIONES "INVENCIBLE"

La situación al 30 de mayo

El enemigo había completado su primer desembarco en la cabecera de playa; había consolidado y fortificado la misma y sus fuerzas terrestres habían logrado avanzar exitosamente y mostrar sus primeros logros en D-GG.

La Task Force debia ahora, finalmente, poner en tierra la última brigada (de Infanteria 5 del Gen A. WILSON, Royal Army) la cual, habiendo transbordado del Queen Mary en Georgias, ya había sido transportada, en buques menores, a la zona de Estacionamiento de la Task Force llamada TRALA.

En sus proximidades (51.30 S/55.30W) practicamente inmovilizado, se encontraba la mayor parte del Carrier Battle Group del Alte Woodward (quien, como vimos "esperaba la condecoración de la Estrella de Burma").

Sabían que nos habían derrotado en D-GG, pero seguían respetando a la Fuerza Aérea. Solo acercaban sus buques de noche, de traslado de tropas (ahora de la Br I 5) a San Carlos y sus cañoneos navales, que siempre de noche, incursionaban ahora en el Estrecho de San Carlos. (1)

Su Fleet Air Arma (los harriers) con algunos GR 3 de la RAF atacaba a toda hora objetivos terrestres(2).

La FAS

Por su parte la Fuerza Aérea Sur cada dia tenía menos blancos (aunque tambien menos aviones). Los objetivos terrestres en la Isla Soledad eran cada vez más difíciles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo -especialmente San Carlos- aparte de la eficiencia de la artillería antiaérea que habían montado los británicos, ahora tenían más de mil prisioneros argentinos que podrían ser alcanzados por nuestros bombardeos de area (imprecisos) que habíamos ensayado, dias antes, con nuestros MK 62 y los cazabombarderos.

En las avenidas por donde avanzaba, hacia Puerto Argentino, el enemigo no ofrecía blancos rentables, ni ubicables...

La moral de nuestras tripulaciones, sin duda, había decaído grandemente luego de la derrota en D-GG. Si bien, luego de pasado el fervor, mucho después que finalizó la guerra, los aviadores entendieron las condiciones de inferioridad en que se encontraron nuestras tropas terrestres... en estos momentos inmediatos a los combates tanto aéreos como terrestres... la rendición de D-GG, afectó la moral de nuestras tripulaciones. Su Comando, apercibido de esta peligrosa realidad sabía que una de las formas de restituirla era la acción...

(y talvez también afectados por la acción sicologica enemiga que en esos dias - con la participación activa de

Pero analicemos otros factores que también concurrieron a esta decisión:

El Centro de Operaciones Electrónicas de la FAA (COE)

Por iniciativa de un Laboratorio Científico que patrocinaba la FAA -INDEBIO- cuyos hombres, dada su condición científica, estaban vinculados con centros internacionales científicos en otros puntos del planeta y que, además, lucían otra condición que los caracterizaba: su amor a sus respectivas Patrias, se montó, a partir del 02 de Abril de 1982, un Centro de Información computarizado que intentaría -con cabecera en la Capital Federal- llevar la situación de los móviles que ingresaran en el TOAS. Se lo llamó COE.

El COE estaba enlazado satelitalmente y HF, con 36 otras estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias (terrestres) de los satelites que, en esa época, observaban, desde el espacio nuestro Teatro de Operaciones y en especial el Archipiélago de Malvinas y sus aguas adyacentes.

Dicha trayectoria (3) arrancaba (para explicarlo de alguna manera simple) en nuestras Islas Malvinas y dirigiendose hacia el Noreste, pasaba por Africa meridional, el Medio Oriente, Rusia y bajaba por Japón, cruzando el Pacífico hacia el SE y, entrando por Tierra del Fuego, segúía rumbo a Malvinas, donde iniciaba un nuevo giro.

En la practica estos satelites, lanzados por la URSS, filmaban nuestro archipiclago a su paso por su vertical y, en su viaje por Africa, transmitían, en adelanto a Rusia, los resultados de su observación.

Y cuando sobrevolaban BALCONUR (cosmodromo soviético) arrojaban los originales de su filmación. Es decir que, su vuelo útil para nosotros (cuando adelantaban la información a Rusia) estaba en su recorrido por Africa, Medio Oriente. En dicho tramo se ubicaban las mayorias de las estaciones del inolvidable COE. Hombres de todas las razas y de distintas regiones del globo que -talvez por alguna conspiración celestial- ayudaban a Argentina, al tiempo que demostraban, a la humanidad, el nuevo "tempo global" que la ciencia y la tecnología han logrado en nuestro planeta y que ofrece su mayor característica en que persiguen valores morales (espirituales)... no materiales (dinero).

La información que obtenían era sustraída electrónicamente de dichos satélites rusos y de otra, mayor aún, que pasaban los 200 doscientos) buques "pesqueros" y seis submarinos que éste país tenía infiltrados en este Teatro de Operaciones del Atlantico Sur.

Y aquí, en la Capital Federal de los argentinos, al borde de la Calle Callao, un grupo de científicos idealistas incurables, "véian" mediante computers e imaginación lo que pasaba en nuestro Atlantico Sur.

Y eso lo transmitían al CAE y simultáneamente a la FAS. Pero cuando esta información llegaba a Comodoro Rivadavia, sede del Comando de la Fuerza Aérea Sur, y más aún, sufría el proceso de compatibilización con la otra información más creíble, de nuestros Aviones en E y R(B707/C-130/L 35-CIC NLV, et .etc.) aparecía tardía y se diluía en el subconciente de aquel agitado Estado Mayor.

En el COE había representantes de nuestro Ejercito Argentino y tambien de ARA que comunicaban a sus Fuerzas lo que veían en esta sala de situación electrónica de la FAA en Buenos Aires. Por lo tanto -es muy posible que esta información haya influido en ese otro EM del CANA (4) en Rio Grande, quien, empeñado en localizar algún blanco "rentable" británico, para su último misil Exocet que le restaba, sumaba todos los datos que le llegaban de distintas fuentes.

El hecho es que el HMS INVINCIBLE estaba siendo visto -desde Argentina- en los últimos trés dias, girando en una especie de circuito hipodromo en una zona del Atlantico Sur, con centro aproximado en 52 S/ 55 W a 100 millas nauticas al Este de Puerto Argentino.

La decisión aeronaval

Así fué que para el 28 de mayo el CANA había tomado la decisión de atacar al HMS INVINCIBLE. Pero para ello su sistema SUE/Exocet necesitaba de un reabastecimiento en vuelo, de los Kc 130 de la FAA. Por esta razón fué que, esa noche, se enteró la FAS de esta decisión del CANA por intermedio de un miembro del CEOPECON; Valte LOMBARDO.

La FAS solicitó -dadas las circunstancias terminales que se vivían- intervenir ella tambien en esta operación con la participación de una escuadrilla de sus cazabombarderos, que aumentara el poder de fuego en dicho objetivo naval.

Pese a la reticencia naval - que arguia la "indiscreción" de la Fuerza Aérea en estas operaciones- se consiguió participar, por esta vez. Así, luego de grandes analisis, se decidió que los aviones participantes de la FAS debían pertenecer al sistema A 4C, por su capacidad de reabastecimiento en vuelo y su mayor autonomía de oxigeno líquido para los pilotos. Habría que volar 2.800 km, sin escalas, sobre el mar para llegar -por el lugar menos pensado- hacia el objetivo naval enemigo.

El Jefe de Escuadrón de los A 4C viajó a CRV para imponerse personalmente de la operación que había planificado FAS en conjunto con CANA y se emitió la Orden Fragmentaria 1268 que decía: "5 A 4C -ZEUS "B" c/2REV -3 BRP -GRA ataque PAL (51.38S/53.38 W)-GRA."

A su regreso a San Julian y dada la extrema complejidad y peligrosidad de esta operación, el Jefe de Escuadrón A4C solicitó voluntarios entre sus subalternos y se presentaron dos Jefes de Escuadrilla (el 1er Ten Jose Daniel VAZQUEZ y el 1er Ten Ernesto Ruben URETA)

Y a éstos se les autorizó a designar a sus respectivos numerales, recayendo en el 1er Ten C.J. CASTILLO, el Ten. A. PAREDI y el Alferez G.G. ISAAC. Uno de ellos actuaría como reserva.

LA OPERACION INVENCIBLE

Esta [illegible]ica operación aérea fué protagonizada por:

- 2 Super etendard de CANA (C/C A. FRANCISCO - T/N L. COLLAVINO)
- 2 KC 130 de FAA (VCom LITRENTA Vcom. NOE)
- 5 A 4C de FAA (ya nombrados)

Consistía en una ruta que partiendo de Rio Grande (Los SUE y los A4C) y desde Rio Gallegos (los KC 130) se dirigirían a gran altura a 55.50S/58 W (ver mapa) y allí se encontrarían. ~~con los KC 130~~. En este punto y nivel comenzaría el reabastecimiento, con rumbo 60 grados hasta posición 55.S/53.30 W y mismo nivel. En éste tramo cada sistema reabastecería dos veces para salir con la maxima carga de combustible posible. A partir de allí, con rumbo 330/350°, descenderían al razante (100 piés); los SUE al frente y 2 A4C a cada lado, para aproximarse (a 420 nudos de velocidad) al objetivo naval, distante ahora a unas 100 millas de allí.

En este tramo los SUE deberían localizar , en su radar de abordo, el objetivo y lanzar (unos 35 km antes) el último Exocet argentino, portado por uno de ellos y regresar sin reabastecimiento a Rio Grande.

Los A 4C, acelerando al máximo se "montarian" al misil inteligente y llegarían al portaviones 50 segundos después de su impacto, para lanzar, cada uno sus trés bombas de 250 kg (retardada por paracaidas) y reforzar así el efecto destructivo del misil, el cuál no había sido concebido para hundir, sino solo averiar a un buque... y menos a uno como el INVINCIBLE, de más de 18.000 toneladas y grandes recursos para el control de averías.

La ejecución (5)

A las 11:25 despegaron desde Gallegos los KC 130 ([illegible]) y se dirigieron a su punto de 1er reabastecimiento ~~[illegible]~~.

A las 12:43 despegaban desde Rio Grande los valientes aviadores argentinos que iban a atacar al INVENCIBLE. (Habian rezado en conjunto un avemaria en la cabecera de pista)

"Era un dia gris, caía una fina llovizna y el mar estaba picado.
Cada cual sabía al detalle lo que había que hacer; eramos concientes de la importancia del blanco hacia el que nos dirigíamos, que podía paralizar las actividades del hostigamiento aéreo británico.

No sentimos intranquilidad ni miedo. En vuelo había demasiadas cosas que hacer y resolver. Se está excitado y estimulado para eso. Chequeando el rumbo, la velocidad, las posiciones, el armamento.. Esta gran concentración aumenta la eficiencia. Hace posible que

embocar la canastilla de la manguera para el primer reabastecimiento se efectúe como si se tratara de una maniobra.

En 15 minutos terminamos el reaprovisionamiento de combustible, igual lapso ocupamos en el segundo... Sin embargo una hora y cincuenta minutos más adelante está el blanco.

Treinta minutos antes, los cuatro A 4C y los SUE iniciamos el vuelo razante. Las olas son muy altas, estamos entre los cinco y diez metros de altura.. cuando salpican el parabrisas queda pegada la sal.

Vamos con diez metros de distancia entre ala y ala hasta el punto en que los Sue dispararán el misil.

La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberían cumplirse inexorablemente, si nó se suspendería la misión. Pero todas ellas se cumplieron a la perfección.

"Ellos (los SUE) se elevan unos 100 mts y lanzan el proyectil, vemos el fogonazo lo seguimos, solo segundos después el Exocet inicia el vuelo razante por delante nuestro. Se nos va alejando paulatinamente hacia el blanco, ya que la velocidad que lleva es una vez y media la del sonido y nosotros solo nos desplazamos a 900 km por hora.

Los Super Etendard viran y regresan a la base cuando faltan unas 20 millas para llegar al portaviones. En pocos segundos el exocet se pierde de vista. Nosotros conservamos el rumbo sin ver nada."

En la inmensidad del Atlantico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos, sus lanzas y boleadoras, mostrando nuevamente al mundo que en esta tierra todavía había argentinos que.."conservaban el rumbo sin ver nada"... Eran los argentinos de siempre, los del honor, del coraje, de la destreza, de la sencillez...

"De pronto vemos a lo lejos la silueta de un gran barco, la tensión nos lleva de la mano. Descubro de nuevo el dia lluvioso y gris, el mar picado y nuestros objetivos a lo lejos. Entonces pienso y me rio solo, en que esta es un película en blanco y negro... Las manos duelen por la presión exagerada que hago sobre la palanca de mando y el acelerador. Vamos a la cota mínima, cuando del gran buque se elevan densas columnas de humo negro. El exocet acaba de dar en el blanco y ahora seguimos nosotros. Estamos los cuatro en línea y convergentes al portaviones que ya se distingue muy bien. Hay poquísima distancia entre ala y ala, siento lo que se conoce como "fascinación del blanco". Es decir, solo veo el buque que humea y nada más de lo que hay alrededor.

Le descargaremos las bombas encimas como sea. Iniciamos el

367

ataque y todo sucede más rápido que las propias ideas que se nos forman sobre nuestra situación.

El avión del Jefe de Escuadrilla 1er Ten José Daniel VAZQUEZ, se desintegra en el aire alcanzado por un misil. Sencillamente desaparece produciendo una turbulencia. Algo así como cuando uno enciende una estufa y ha dejado escapar un poco de gas.

Casi simultánemamente otro misil hace estallar la máquina del 1er Ten Jesus Omar CASTILLO. Vemos claramente la cubierta del portaviones y lanzamos las bombas de 250 kgs.

Solo quedábamos dos. Yo ataco desde la popa, casi a la altura de la cubierta y cuando estóy ya muy cerca viro a la derecha. Veo a mi compañero que dispara a estribor y sobrevuela el portaviones rozando la arboladura.

Hay un gran incendio én la nave. En realidad no sé si me estan disparando o nó, si hay fragatas cerca o si me han tocado. Sé que hemos dado en el blanco. Sigo al frente unos segundos, me pongo en vuelo razante y emprendo la retirada nuevamente hacia el sudeste. Busco con la mirada al otro A 4C pero no está por ninguna parte. Ahora me siento un poco solo. El mar por delante y nada por detrás. Pienso que probablemente lo han derribado. He tomado la dirección correcta hacia mi proximo punto de control. Algunas ráfagas de viento dan sobre el plexiglassde la carlinga y recién me doy cuenta que me he alejado mucho del blanco.

Tambien recuerdo que tengo mucho calor. Hasta allí no lo había sentido, pero por mínimos que fuesen los síntomas, me estoy relajando. Quiero apagar la calefacción, pero cuando voy a levantar ~~xxxxxxx~~ la mano del acelerador descubro que el brazo no responde. Tal es la tensión que está rígido, desobediente. No insisto y aguanto el calor...

En ese momento veo un punto en el aire delante de mí, me alarmo, puede ser un Harrier británico, un cazador que me ubicó. Observo atentamente el punto sin alterar el rumbo. Nó se acerca, parece conservar la misma distancia. No me ha visto. Acelero para acercarme. Este avión, cualquiera que sea, va en la misma dirección que yo. Debo estar a unas 100 millas del portaviones.

La máquina se va agrandando. Yo estoy muy cerca cuando me percato que se trata de mi compañero. ¡No lo derribaron!

Ahora me preocupo nuevamente porque no podemos comunicarnos por radio y si lo sorprendo probablemente crea que soy un enemigo Estoy pensando en eso cuando él me demuestra que me ha visto y que sabe quién soy. Nos ponemos a la par y levantamos los pulgares. Ahora él toma el mando de lo que queda de la escuadrilla. Tenemos

poco combustible y hay que hacer contacto con el tercer reabastecimiento.

El Jefe de escuadrilla fija rumbo hacia las coordenadas donde deberían estar esperandonos. Minutos despúes descubrimos la silueta de los Hercules delante de nosotros. Recién allí restablecemos el contacto radial pero hablamos poco, solo lo indispensable. Ahora nos pesan los minutos anteriores, largos como un siglo. Tanto ha quedado atrás...

· Solo prevalece la violenta sensación de estar vivos y marchar hacia casa. Mecanicamente cumplimos la tarea de recargar combustible. Del Hercules nos hablan. Piden un informe preliminar y se lo damos. Preguntan de los otros, sobre si hubo posibilidades de eyección trás el derribamiento?

Les contestamos que no. Decimos que se trataba efectivamente del portaviones y que dimos en el blanco con todo lo que teníamos. Después callamos nuevamente. La misión había concluído y no tenemos ganas de hablar. Miro el reloj. Se cumplen en ese momento las trés horas cuarenta y siete minutos, desde el despegue. Estoy vivo".

URETA e ISAAC, reabastecieron y se lanzaron ahora rumbo a casa, en la última pierna de unos 700 kms, de esta prodigiosa operación y "entraron en final a las 16:20. Los ALA habían aterrizado, sin novedad casi una hora antes y los MARQUEL volaban -orgullosos- a Río Gallegos.

Finalizaba así la operación aérea más audaz, imaginativa y perfecta que se haya realizado..."a lo menos por ahora" !

Conclusión

Siempre que los especialístas e historiadores analizamos esta operación y talvez por lo impactante de su ejecución, nos quedamos muy satisfechos de ella y solo elucubramos sobre si el buque atacado era o nó el Portaviones HMS INVINCIBLE. Ya hemos dicho.. eso es acción sicológica británica ! No creemos que sea necesario gastar más tiempo para rebatir esa engañifa del enemigo:tenemos -gracias a Dios- nuestros testigos sobrevivientes y nadie nos convencerá nunca de que no era el HMS INVINCIBLE lo que atacamos aquel 30 de mayo de 1982.

La reflexión que deseamos provocar, al menos en los especialistas en Defensa Nacional, es: cómo nuestro comando consiguió ubicar a dicho buque, en tiempo y espacio para poder atacarlo en el momento y la posición justa -cuando en su recorrido rutinario, se alejaba de la escolta y sus medios de diversión, que ya lo habían salvado antes, el 25 de mayo, contra el portaviones y que fué desviado al Atlantic Conveyor. ¿ Por qué cuando el CC FRANCISCO intento iluminar el portaviones, por

tercera vez, lo consiguió con exactitud y allí estaba, en el punto justo de su recorrido?... en medio de ese inmenso oceano?.

Creemos que eso se llama simplemente C4I (Comando, control, comunicaciones, computación) Información). Y en aquella oportunidad, el COE tenía mucho que ver en este sistema. Talvez debieramos estudiar más profundamente esta experiencia, que ya no solo tiene Argentina, la cual nos puede ayudar a crecer en el futuro... dejaremos entonces -como decía el Alf. ISAAC- de "conservar el rumbo sin ver nada". Porque si algo disminuyó nuestra capacidad operativa, en esta guerra fué, y lo repetimos, la inexistencia de este Sistema, excepto cuando atacamos al INVINCIBLE el 30 de mayo de 1982.

(Llamadas)

(1) el 30 de mayo cañonearon Ba.Fox y, como siempre Pto Argentino, zona BAM Malvinas.

(2) BAM Malvinas desde gran altura; helicopteros en Monte Kent (EA) y Freycinet (este dia derribaron a un Puma de Gendarmería Nacional. Pero tambien este dia el GADA 601 (EA) averió (13:00 hs) un GR3 (XZ 972) que no alcanzó el portaviones y su piloto fué rescatado por un Sea King del Escdn 826.

(3) Ver PORTELA et al - MALVINAS: su advertencia termonuclear -AZ Editora . Pag 194

(4) Comando de la Aviación Naval Argentina.

(5) Las citas testimoniales (en chiquita) pertenecen a un informe del Alferez G.G.ISAAC.-

CAPITULO XI -

EL ATAQUE DE BAHIA AGRADABLE

La FAS en Junio

Antecedentes

A comienzos de junio el enemigo segúia consolidando su avance y cerco terrestre a Puerto Argentino, mientras que, con el Grupo de Batalla (CBG) continuaba ablandando las posiciones argentinas, de dia con bombardeos aéreos y de noche con cañoneos navales. Asimismo la RAF -preocupada por su presencia estratégica en la batalla - continuaba con sus costosas operaciones Black Buck (el 31-May y 03-Jun) sin mayores resultados (1).

Referente al ataque del 31-May, dice el Libro Falkland Air War (pag):

"Siendo su objetivo el radar AN/TPS-43 F (Westinghouse) de Pto Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcan descendió a 300 pies alrededor de 200 millas antes de Malvinas y cuando estaba a 20 millas, de las Islas, ascendió a 16.000 pies para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la Task Force. Cuando el avión ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisones del radar AN/TPS 43 F , éstas rápidamente desaparecieron, pues pareciera que los argentinos apagaron el radar.

En efecto, el personal del Grupo VYCA (2), estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la artillería.

Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sqdn Ldr Mc.Dougall pudiera detectar de vuelta las señales.

Ambos misiles fueron lanzados aproximadamente a las 05:45 del 31 de Mayo y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo.

El primero impactó 10/15 yardas de la antena del radar, causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos.

La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 hs más tarde estaba operacional."

Como se podrá apreciar del relato británico, la capacidad profesional, la imaginación y la astucia latina, no eran virtudes solamente de nuestros aviadores... Nuestros especialistas radar tambien las poseían y ellos tambien producían admiración en el enemigo ! Este zorro argentino era el 1erTen FABER.-

371

enemigo, para su acercamiento a Pto Argentino; normalmente realizado por dos avenidas principales:

-San Carlos- Monte Kent

Darwin-Fitzroy

Pero estos movimientos se hacían de noche o por helicopteros, velados a la información argentina.

Por otra parte el CBG, preocupado por defender los buques anfibios, muy atareados en desembarcar , en San Carlos, a la 5 Br de Infantería -Gen Anthony WILSON, del Ejercito inglés, solo acercaba sus buques de noche.

El arma aérea de la flota efectuaba ataques de desgaste a BAM Malvinas y nuestras posiciones defensivas terrestres, a las que tambien atacaban, los buques, de noche, con su cañoneo naval.

Pero tambien la FAS mostraba otra tremenda carencia, estaba ciega!... sus nobles intentos para suplir su ausencia de C3I (Comando, control, comunicaciones, Información) en el teatro aeromarítimo, habían sido desbaratados por el enmigo (derribo del Tiza (01-Jun) y el Nardo (07-Jun)).

Por esta fundamental razón, las operaciones que ejecutó durante estos siete dias (31-may/07-jun) no obtuvierongrandes réditos, aunque sí demostraron su voluntad de lucha.-

El dia 31 de Mayo

- Trés Canberra (CHARRUA/ODIN) bombardean (05:00) un vivac británico en Puerto San Carlos (6):

  "A las 05:30 del 31 de mayo, una carpa de la "Base Aguila" fué demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Canberras (del Gpo 2) .Ninguno de los Sea Kings fué dañado cuando las 4 bombas explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr R.C.HARDEN (Jefe Técnico) sufrió heridas faciales como resultado del ataque y se lo debió recuperar a Bahia Ajax y de allí al Uganda para ser tratado."

-Dos M III (FLECHA) desde Rio Gallegos que sobrevolaban nuestra Isla Soledad, en combinación con nuestro radar en Pto Argentino, el cual barría la zona para detectar si decolaba (y en donde) algún Harrier, desde la area de San Carlos, de donde había noticias que ya se había construído una pista de aluminio para los VSTOL (7).

- Dos LR 35 (PELO-TORO) desde Rio Grande hicieron exploración aérea en zonas cercanas.

- Un C-130 (PATO) arribó a BAM Malvinas a las 19;30.

- Un F-28 (de CANA) tambien, en el mismo horario, arribó a la maltrecha pista. Ambos regresaron sin novedad a sus respectivas Bases.

El Escuadrón Feniz operó durante todo el conflicto, con aviones de estas características (ausencia de un sistema de eyección o siquiera abandono del avión)... y hasta ahora habían suplido esa carencia con profesionalismo, habilidad y buena suerte. Esta última faltó, en esta única vez.

Este dia, el Jefe del Escuadrón Fenix -Vcom RODOLFO DE LA COLINA- estaba cumpliendo una misión de Reconocimiento fotográfico y diversión por lo cual, en su avión, tambien volaban, aparte de su copiloto My.J.J.R. FALCONIER, el fotógrafo Cap.M.P.LOTUFO, el Mecánico de avión S.A.F.T.LUNA y el mecanico fotógrafo S.Aux G.A.MARIZZA.

Ellos eran el Nardo uno, pero iban acompañados por otro LR 35, el Nardo dos. A las 09:02 estaban en el punto A (51.15 S/60.30 W) a 40.000 de altura y en enlace con el radar Malvinas que los mantenía informados de dos PAC que volaban a 140/190 millas de distancia, lo cual no representaba peligro inmediato.

Pero el Nardo estaba entrando en el alcance de los nuevos misiles Sea Dart, recién instalados en el Destructor HMS EXETER, el cual había sido reparado y equipado durante todo este conflicto en Ascension Island.

El Destructor navegaba ahora en las aguas del Estrecho de San Carlos y disparó dos misiles, a los cuales el Nardo dos vió venir y dió la alarma al guía... ambos iniciaron un viraje -estaban a 40.000 pies- no lo suficientemente escarpado por parte del Nardo uno... y el misil impactó en la parte posterior de su avión, donde lleva sus turbinas... y produjo una bola de fuego... (todo ello presenciado, a muy corta distancia por el Nardo dos)... la cabina quedó intacta.. De la Colina informó: "Me dieron...no hay nada que hacer".. y enmudeció...(5)

> "Rodolfo de la Colina fué a la muerte como un valiente. El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas, no había forma de abandonar el avión en vuelo.
>
> Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con cinco hombres abordo, cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island (N.A.Isla Borbon)."

El Escuadron Fenix, con su Jefe al frente, entraba definitivamente en la historia Patria, ~~con su Jefe al frente~~.- y en las unidades heroicas de la FAA.

La Fuerza Aerea Sur

En estos dias, a partir del 31 de mayo, la FAS se había quedado sin objetivos.

La Batalla terrestre tenía ahora una gran calma, después de la toma de D-GG. Pasaba por un período de marchas a pié, por parte del

"Estando escaso de combustible Ward había lanzado su misil fuera de alcance. "El misil casi alcanza al Hercules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua". Para entonces Ward estaba mucho más cerca y lanzó el segundo (misil) el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 hs) e inmediatamente se incendió.

Todavía el C-130 se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hercules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control... el ala tocó en el mar, viró sobre si mismo y se desintegró..."

El aviador naval británico -Jefe del Escuadrón 801 del portaviones HMS INVINCIBLE- quien seguramente había estado abordo de dicho buque el dia anterior cuando el ataque ALA-ZEUS, no comprendía el espíritu de estos otros aviadores del C-130... y si bien aceptamos que lo derribara con sus Sidewinder (americanos) no aceptamos que lo haya ultimado con sus cañones quitandole la chance de poder amerizar.

No tenia idea del comportamiento caballeresco que inmortalizó la guerra aérea... Talvez así lo hayan entendido sus superiores jerarquicos pués, pese a ostentar el record en derribos aéreos -maximo orgullo de un cazador- un derribo tan poco elegante lo descalificó y fué pasado al retiro después del conflicto.

Nuestros tripulantes del C-130 "heroes locos de amor a su Patria" eran:

Capitan R.H. MARTEL
Capitan C.E.KARAUSE
Vicecomodoro H.C.MEISNER
C.P. M.A.CARDONE
C.P. C.D.CANTEZANO
S.P. J.J.LASTRA
S.A.M.A.ALBELOS

El derribo del NARDO UNO

Unos dias después -el 07 de Junio- un nuevo derribo, en nuestras filas, conmocionó a la FAA.

Estabamos ya acostumbrados a los numerosos derribos de aviones de combate, que había soportado estoicamente la FAS, pero debido a que el aviador de combate tiene la chance de abandonar, con cierta seguridad, su avión dañado y descender en paracaídas con muchos elementos de supervivencia y que -como hemos visto- ~~mental~~ de su piloto, salvó a muchos heroes de una muerte segura y además existe ~~la~~ actitud mental ya predispuesta a enfrentar estas situaciones... pareciera entonces, que no duele tanto un derribo de un cazabombardero, como cuando sucede con un avión -no de combate- que no posée este sistema de eyección...

Pero... asi y todo

El Carrier Battle Group, del VAlte Woodward lograba, en la batalla aérea, dos éxitos que, podría decirse, vengaban nuestro ataque al portaviones:

- el derribo de un genial Loco
- el derribo del Nardo Uno

El derribo del "loco" TIZA

Nuestros inolvidables aviadores de transporte, que tambien oficiaban de AWACS, como hemos visto con el sistema "fatto in casa" que el EM de la FAS había apodado LOCO, este día ofrendaron su sangre en el altar de la Patria, como si algo faltara para que la FAA los mantuviera entre sus hijos (y especialidad) dilectos.

El C-130 matrícula TC-63 cumplía la orden fragmentaria 2258, de indicativo TIZA. Despegó a las 08:53 de Comodoro Rivadavia y se dirigió al primer punto (ver fig.)"V" (50.S/61 W)al que arribó a las 10;15 navegó entonces razante al punto"A" (50.48 S/ 59.39 W) donde efectuó el nuevo asomo a las 10:25. De allí al punto L que logró a las 10:35. Todo iba bien... solo faltaba lograr el punto B, el más exterior de su recorrido ordenado... A las 10:43 informó que, volando a 10.000 pies se encendió su IFF(3) y se mantuvo encendido... Había sido detectado por la fragata MINERVA !! Veamos cómo, un libro británico, relata lo que siguió:(4)

"Cuando el Hercules emergió sobre el horizonte radar -a unas 20 millas al Norte de la boca del Estrecho- fué detectado por el radar de búsqueda de la fragata MINERVA, que estaba operando como buque de control aéreo ese dia. Inmediatamente el Lt.Cdr WARD y el Lt.S.THOMAS -del Sqdn 801- de PAC en el area, fueron vectoreados para la intercepción.

Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban escasos de combustible, en el Estrecho (San Carlos)los buques de Asalto FEARLESS e INTREPID les fué ordenado dejar libres sus plataformas de helicopteros para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga. Thomas describió la intercepción así: "Sharkey (WARD) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al Oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velocidad. Ward descendió (por entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3000 pies, para el caso que el avión ascendiera por sobre ella. Luego Ward informó que tenía un Hercules a la vista, a 6 millas de distancia aproximadamente; entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hercules volando a 200 piés en vuelo recto y nivelado.

El dia 01 de Junio

- Dos Canberra bombardean -por primera vez en esta zona,- la ladera oeste del Monte KENT donde ya se habían detectado la concentración de las primeras tropas británicas y, en particular, sus puestos de comandos terrestres. Aquí ya se encontraba el Brig. J.THOMPSON, pues dos dias antes el Gen J.MOORE había asumido, en San Carlos, el comando de todas las fuerzas terrestres.
- Un LR 35 buscaba (PICHO) a los tripulantes del C-130 Tiza, el cual como vimos (pag)había sido derribado este dia.
-Dos LR 35 exploraban la zona austral del Cabo de Hornos, donde había indicios que buques británicos, de abastecimiento a la flota, ingresaban por esta zona.
- En el archipielago nuestros artilleros antiaéreos del Ejercito Argentino se ganaron el dia:

El Jefe de la Bateria ROLAND le hizo otra jugarreta criolla a una PAC que orbitaba en la vertical de esa zona del Aeropuerto, fuera del alcance de nuestros misiles. Los britanicos tenían un instrumento, abordo del harrier, que les indicaba cuando nuestro sistema Roland antiaéreo estaba en alerta. El Oficial artillero argentino apagó entonces el radar de tiro (cuyas emisiones alertaban a la PAC) y logró su objetivo: ~~laxPAC~~ uno de esos aviones comenzó a descender pués andaba buscando algún blanco de ocasión (Reconocimiento Ofensivo) pero cuando el avión entró en distancia de tiro -lo que el artillero argentino calculó "a ojo"- encendió sorpresivamente su radar y lanzó su misil, el cual impactó en el avión XZ-456, un harrier FRS 1 piloteado por el Flt. Lt (RAF) Ian MORTIMER.

El harrier se desplomó en tirabuzón y entonces su piloto se eyectó... y durante casi 10 minutos (14:40) descendió, a la vista de todo Puerto Argentino ~~todo~~, alejandose en su paracaídas rumbo al mar. Salió entonces ~~dexxx~~ un helicoptero CH 47 (HALCON) al que enseguida acompañarían dos Pucará, en cobertura (GAUCHO), en la misma tarea. El operador del HALCON, nos cuenta (8):

" Pusimos en marcha -en la cancha de futbol, que era nuestro lugar de estacionamiento- y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar donde, en altura, habiamos visto desaparecer al piloto inglés en su paracaídas. Este hacia su aproximación hacia el agua mientras se alejaba mar adentro, por efectos del viento. Parecía que su estado no era normal pués tenía los brazos colgando. Una vez sobre la playa, tropas argentinas, posiblemente del BIM 5, nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer el piloto y su paracaídas en el agua. La búsqueda se efectuó en forma de patrón bajo el control de radio y radar de

Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de 10 o 12 millas de la costa). Duración del vuelo 45 minutos aproximada, debiendo regresar por orden del radar (se acercaba PAC) no pudiendose hallar evidencias del piloto ni de su equipo (balsa, salvavidas,paracaídas,etc) sobre la superficie del mar, deduciendose que el mismo, al encontrarse herido o golpeado no pudo accionar el inflado del bote individual ni su salvavidas, arrastrandolo el velamen hacia el fondo del mar".

Afortunadamente para el aviador británico, Mortimer gozaba de buena salud: (9)

"Hizo dos transmisiones orales, cortas con su SARBE en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argentinos.Su transmisión fué escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escuadrón 820 (del Invincible) partió en su búsqueda. En su transmision inicial, Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vió un avión argentino (N.A. efectivamente había solo decolado un solo avión, el numeral dos) bimotor, posiblemente un Pucará y un Chinook explorando un area (a 5 millas al oeste de él) donde habían caido los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fué entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara. El avión y el helicoptero lo sobrevolaron luego, sin ver su dinghy, aparentemente... y se retiraron hacia Puerto Argentino."

El dia 02 de Junio

Nuevamente este dia volvió el mal tiempo al archipielago. El enemigo consolidó sus posiciones terrestres (inició fuego de artillería desde Monte Kent) y continuó con su hostigamiento naval nocturno.

La FAS solo hizo dos salidas del Esdn FENIX (LORO -PERRO) de Diversión, que se acercaron a Malvinas hasta los 61.30 W, a 30,000 pies de altura y regresaron a Comodoro Rivadavia.

Es de destacar, en este dia, un cruce que ejecutó a Pto Argentino, con muy mal tiempo (1 km de visibilidad y niebla) un F-28 de nuestra Aviación Naval.

El dia 03 de Junio

Continuaba el mal tiempo y el enemigo lo aprovechaba entrando con sus buques de transporte a San Carlos, los cuales ahora traían la tropa de la 5a.Brigada de Infanteria.

Nuestra FAS seguía inactiva en el continente... solo lanzó dos salidas Fenix (PUA - PANCHO).

El dia 04 de Junio

Continuaba el mal tiempo. Ahora tambien en el continente. Nubosidad baja con precipitaciones. En el archipiélago, si bien los techos se habían elevado un poco (200/500 mts) la visibilidad horizontal era pobre.

desde P.Argentino

Prácticamente con las primeras luces decoló una escuadrilla de trés aviones Pucará (FIERRO) dexxxxx en una misión de ataque a posiciones de artillería en Monte Kent que habia sido planificada en conjuhto con nuestras unidades del Ejercito en la zona. Veamos como lo relata su Jefe de Escuadrilla: (10)

"El objetivo eran posiciones de artillería y tropas en ladera Norte de Mte Kent. A pesar del mal tiempo y la escasa luz, la misión fué cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el Ejerctio en oportunidad, ejecutandose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del numaral uno y dos y por parte del trés a un puente de madera, pero a éste último no le funcionó su armamento (cohetes y cañones) y regresó además con trés impactos de armas livianas terrestres, en su fuselaje."

Desde el continente, al anochecer, despegaron dos escuadrillas de Canberra, dexxxxRio Gallegos (LINCE - PUMA).Alrededor de las 18:30 estaban, los LINCE, sobre Malvinas y, guiados por nuestro radar de Pto Argentino, llegaron a la vertical de Monte Kent, sobre nubes, y descargaron sus 18 (dieciocho) bombas de 500 kgs c/u.

A dos minutos detrás venían los PUMA a 31.000 pies de altura, tambien guiados por el mismo radar... y lanzaron sobre el objetivo estimado otras 15 (quince) bombas de 500 kgs y emprendieron el regreso.

El celo (y los nervios) del operador del radar (My. SILVA) hizo que viera en su pantalla, lego del ataque, una serie de PACs británicas que se dirigían a los Canberra, desde distintas direcciones, incluso de frente y así lo informaba a los angustiados bombarderos; estos lanzaban sus chaff y bengalas, por las dudas y hacían todo tipo de virajes evasivos (lo que motivó que a uno de ellos se le detuviera la turbina izquierda) y así se iban alejando por la Gran Malvina, hasta que el meticuloso operador, viendo que los ecos se acercaban a los aviones y luego se desvanecían, se percató que no eran aviones, los perseguidores, sino misiles superficie-aire que no dieron en el blanco.

Los cinco bombarderos llegaron, sin otra novedad (el que venía con turbina detenida logró reencenderla antes del aterrizaje) a Rio Gallegos entre 19:45/55.-

Así finalizaba otro dia de operaciones. En las últimas horas la Fuerza Aérea Sur había lanzado 16,5 toneladas de explosivos sobre la ladera oeste del Monte Kent.

Finalmente un esforzado C-130 (TC 66) había logrado llegar (19:30) hasta 10 millas de Pto.Argentino, pero debió volverse por meteorología.

El dia 05 de Junio

El enemigo seguía consolidando sus posiciones terrestres en el cerco de Pto.Argentino, ahora ocupando Fitzroy. Este objetivo terrestre estaba previsto que lo ocupara la Br I.5 (WILSON) desde un desembarco en sus adyacencias. Pero el ataque al HMS INVINCIBLE del dia 30 de mayo modificó los planes del mando anfibio y se decidió desembarcar, progresivamente, esa Brigada, en un Puerto más seguro -San Carlos- y desde allí helitransportarla a Fitzroy para participar (en representación del Royal Army) en el asalto final, junto a las otras comandadas por infantes de Marina (Royal Navy) (Moore-Thompson). Pero la falta de suficientes helicopteros (que padecían las fuerzas británicas luego del hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR) y la desesperación del Gen. WILSON por estar presente, con su fuerza, en Puerto Argentino, hizo que decidieran, entre otras cosas, transportar por via marítima, desde San Carlos a Fitzroy, a una serie de unidades retrasadas de la Br I 5. Veamos como el autor británico Martin Middlebrook (11); describe con notable veracidad, en 1987 y luego de reexaminar sus anteriores ediciones, el caso de la Br I 5 en el flanco sur:

" Moore necesitaba las principales fuerzas de las dos brigadas en el frente, debido a la conocida fortaleza de la defensa argentina. Había dos razones por las cuales era deseable la presencia y avance desde el Sur, por parte de la BrI 5.

Una era para mantener la atención de los argentinos centrada en el sur, para hacerlos creer que el ataque principal sobre Pto Argentino, por parte de los británicos, vendría desde el sudoeste, cuando en la realidad la mayor fuerza iba a venir del oeste noroeste.

La segunda razón era que la 5Br I era la única Brigada del Ejercito en lo que, hasta ahora, había sido casi exclusivamente una operación de marinos e infantes de marina.

Wilson estaba desesperado para que su Brigada no siguiera las huellas de los Infantes de marina y que pudiera estar en la retaguardia si los argentinos aflojaran prematuramente."

[illegible],

Luego el autor analiza las opciones que Wilson tenía para colocar, en tiempo, sus unidades en el flanco sur (helicoptero, camiones, a pie, etc) y continúa:

"La unica forma que quedaba para colocar en fuerza la Brigada 5 en Fitzroy, era trasladandola por mar, pero nuevamente aquí la geo-

grafía no estaba del lado británico. La Brig Cdo 3, en el norte había habilitado una base de avanzada en Teal Inlet, que permitia el aprovisionamiento por mar. Los buques de transporte "Sir" podian navegar confortablemente entre San Carlos y Teal durante las horas de oscuridad. En cambio la ruta sur a Fitzroy y Bluff Cove era dos y media veces más larga... Había todavía otra diferencia entre las rutas a Teal y a los Puertos del Sur. Los buques estacionados en Teal se veían beneficiados por una buena defensa antiaerea con misiles Rapier y no podían ser observados por los argentinos, mientras que en Fitzroy y Bluff Cove estaban defendidas debilmente y Fitzroy era claramente visible desde las posiciones argentinas.

El pobre Tony Wilson, quien fué visto salir de Inglaterra, con las exhortaciones de sus superiores del Ejercito, de obtener alguna gloria para su Fuerza, volvió en desgracia. Su nombre ~~fue~~ estuvo claramente ausente de la larga lista de honores postguerra. A pesar de haber sido el único comandante militar ~~de haber estado~~ estuvo en el frente, en la guerra, ~~el~~ fué retirado unos pocos meses más tarde".-

Volviendo ahora al 05 de Junio, digamos que el tiempo comenzaba a mejorar a partir del mediodia en Malvinas.

La FAS lanzó (04:54) otras dos escuadrillas de los nobles bombarderos livianos.

Sus tripulaciones sabían que sus lanzamientos eran imprecisos y que aún cuando sus bombas cayeran muy cerca de las posiciones enemigas -como en realidad sucedió la mayoría de las veces- la turba esponjosa absorbería el 60% de su poder explosivo. Para tan poco rédito ellos exponían todo: un blanco ideal para la artillería antiaérea o para el avión de caza enemigo y sus mortales sidewinders americanos. Además, a sus viejos aviones -"reumáticos"- se les detenían las turbinas si hacían virajes demasiados violentos, para evadir los misiles, y debían volver -"checos"- con un solo motor, a media velocidad, nocturno y perdiendo altura, sobre el helado Atlantico Sur, con la esperanza de que -a menor nivel- pudiera reencenderse la turbina y llegar al continente... con indescriptible alivio... y el orgullo infinito de la misión cumplida.

Esta noche las dos escuadrillas fueron recibidas, en el archipielago, con una lluvia de misiles. A su regreso, la tripulación de los PATO informó (12):

" Proximos a llegar al nivelado, ~~(FL 200)~~ a 20.000 pies, unas 50 millas nauticas antes de la Isla San José, el guía ordenó al numeral abrirse a 50 metros. En esta situación el numeral le informó que veía dos luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se or-

384

denó una ruptura a la derecha (al rumbo 170°) y luego regresaron al rumbo original. Pero vieron nuevamente las luces y entonces rompieron nuevamente a la derecha y se dirigieron a Gallegos eyectando las cargas externas."

Pero los GAUCHO no tuvieron mejor suerte. Sucedía aproximadamente a las 06:00 de la madrugada: (12)

"Navegación de ida sin problemas. A 60 nm de Isla San José (Punto 1) sobre radial 084 de Gallegos y con nivel de vuelo de 38.000 pies, en ascenso para 40.000 el guía advirtió que se le aproximaba desde abajo y al frente una luz (que confirmó el numaral dos). Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil. En la maniobra el numeral dos entró en el chorro (13) del uno y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies. Comprobó que tenía un motor plantado. En la mitad del viraje (de 080 a 270°) el guía sintió una fuerte vibración (que puede ser a causa de la carga alar o explosión del misil). El numeral tambien advirtió una fuerte vibración después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje, quedando con rumbo 160° por temor a una plantada de turbina y mientras volaba en ese rumbo vió dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que iban dirigidos al numeral, quién estaba a inferior nivel. Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a Rio Gallegos".

Esta salida, aunque ellos no lo sabían, tambien producía desvelos en el Grupo de Batalla. Esto es lo que les sucedia: (14)

"Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05;40 cuando el Lt. C. CANTAN (RN) despegó (del INVINCIBLE) para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto Stanley, por la EXETER. Desafortunadamente nada fué hallado y CANTAN retornó al portaviones y lo halló completamente inmerso en niebla. En su primera aproximación controlada al portaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada. Intentó una segunda y final pués su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estacionario" a 200 pies del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el buque. Manteniendose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma.

Nadie, en el portaviones, había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado. Un chequeo posterior del combustible reveló solo 150 lts remanentes en sus tanques (menos de dos minutos de vuelo)".

Parece que estas misiones nocturnas de nuestros veteranos Canberra molestaban mucho al mando naval británico o, al menos, herían su orgullo profesional pués, lo supimos mucho después, el Estado Mayor de la Task Force concibió la operación CANBELOW para los dias 06 y 07 de Junio, la cual consistía en emplazar al portaviones INVINCIBLE, escoltado por nuestra conocida fragata HMS BRILLIANT, al anochecer, a 100 millas al Oeste de la Gran Malvina para interceptar estos humildes -pero molestos- raids argentinos y retirarse a aguas más seguras antes del amanecer.

Sin embargo, el mal tiempo reinante en esos dias -y talvez tambien la intuición criolla- conspiró para que las misiones nocturnas de los Canberra recién se reanudaran el dia 10 de junio.

Este dia 05 de junio, los ataques -tan virulentos- sufridos por los Canberra, permitieron que el Estado Mayor de la FAS dedujera que en la boca norte del Estrecho de San Carlos, se hallaría un buque misilistico que seguramente sería el HMS EXETER, que ahora reemplazaba en sus funciones al ex-COVENTRY.

Pero a esta altura de los acontecimientos (derribado el TIZA) y el [illegible]) la FAS estaba completamente ciega y solo los otros sentidos la ayudaban a seguir peleando.

Este dia, ante la suposición que hemos detallado, la FAS, a partir de las 14:00 hs, lanzó sus cazabombarderos en Reconocimiento Ofensivo, o sea: "vayan y busquen y, si encuentran algún objetivo, atáquenlo y avisen, para mandar más".

Así salieron una escuadrilla (FIERRO) de M V daggers desde Rio Grande; otra de A 4B (PUÑO) desde Rio Gallegos y finalmente otra de M V (NENE) desde San Julian. Todas ellas eran controladas desde un HS 125 (RAYO).

Estas operaciones se cumplieron entre las 14 y 16 hs y recorrieron todos los vericuetos del Estrecho de San Carlos, cerca de la boca norte y sus alrededores (Bahía San Julián, Bahía 9 de Julio, Punta Navidad, Punta Norte, Punta escarpada, Bahia San Francisco de Paula e Islas Salvajes). Es decir, desde el Estrecho, toda la accidentada costa Noreste de la Gran Malvina. Pero nada se encontró. La EXETER había aprendido la lección y se escondía muy bien !

Por otra parte dos pesados -aunque ágiles de espíritu- Hercules C-130 (MARTE - ARIES) cruzaron a nuestra BAM Malvinas. En la bodega del MARTE llegaban, imponentes, dos misiles Exocet mar-mar los cuales se intentaria lanzarlos desde la costa, apenas fuera posible.-

El dia 06 de Junio

Seguía el mal tiempo en Malvinas, llovió todo el dia (8 StNs 100 m

Visibilidad 1,5 km.), En los cerros comenzaba a nevar...

Esta meteorología beneficiaba al enemigo terrestre que seguía consolidando sus posiciones en Monte Kent y Fitzroy y perfeccionando su dispositivo para el asalto final a Puerto Argentino.

Este fué otro dia en que la FAS no pudo operar con algún avión de combate; solo dos salidas Fenix (RAYO y NIDO) y dos exploraciones lejanas con los B-707. Hasta el radar de Malvinas debió suspender su emisión por vientos de hasta 50 nudos (entre 16:50 y 18:30).

Un error

Pero los británicos, como cualquier combatiente, cometían tambien sus errores. Esta noche, el Destructor HMS CARDIFF, el cual unos dias antes había atacado a nuestro Boeing 707 (pag) derribó -se supo oficialmente recién en 1986- a un helicoptero Gazelle de su propia Fuerza, que llevaba cuatro hombres abordo, entre ellos el Oficial de Comunicaciones de la Br I 5.

El dia 07 de Junio

Obsesionada por ubicar blancos rentables, la FAS, usaba todos los medios disponibles para obtener "Target information". En estas tareas estaban los Nardo cuando fué derribado su guía (pag).

Pero tambien la FAS era alimentada con la información satelital de nuestro COE y las observaciones visuales de nuestra Red de observadores del Aire (ROA) que tambien observaban en Malvinas costas y sus aguas cercanas. Esta red, que a esta altura de la guerra había ganado mucha experiencia, detectaba "indicios de movimientos de buques enemigos en las cercanías de Fitzroy" (15)

Estos indicios fueron la base de la planificación y ejecución de las salidas de exploración (NARDO y PILA) y de dos escuadrillas de A 4B (POTRO- TRUENO). La POTRO estaba destinada a atacar objetivos navales en el Brazo Fitzroy... y estaba bien orientada!... pero al recorrerla (08:45) razante, ningún tripulante detectó al SIR TRISTRAM que en esos momentos estaba en este Puerto. No es tan facil cuando se vuela razante. Volvieron a su Base y aterrizaron en Rio Gallegos, previo reabastecerse del FIERRO a las 11:30.

Cuando mantuvieron enlace con radar Malvinas (08:45)éste les informó que cortaba emisión por ataque contra su antena. No sabian entonces de donde provenía el ataque. La realidad era que trés GR3 estaban atacando el tanque de agua de Pto Argentino, a unos 300 mts de la antena de nuestro radar.

Asi que, cuando minutos después se acercaba la escuadrilla TRUENO, que debía ser guiada por este radar para bombardear Monte Kent, se encontró conque no estaba en el aire y se le ordenó regresar.

Cubriendo a esta escuadrilla venían los Mirage III (RAYO) los que tambien regresaron.

EL ATAQUE DE BAHIA AGRADABLE

Comenzaba el dia 08 de Junio de 1982 y nadie suponía que se convertiría en una fecha memorable más, para la Fuerza Aérea Argentina.

Para la Royal Navy esta fecha es recordada como "EL DIA MAS NEGRO DE LA FLOTA" y esto sucedió porque, una vez más, su mando naval menospreció las capacidades de una Fuerza Aérea -con bases en tierra- que ellos estimaban agotada...

Una FUERZA AEREA nunca se agota... siempre le queda su espíritu...

A las 10:26 el Estado mayor de la FAS confirmaba las suposiciones del dia anterior que habían provocado sus salidas (POTRO). En efecto, el Centro de Información y Control de Malvinas informaba ahora que "en Punta Fitzroy se habían localidado dos buques grandes y otros chicos que desembarcaban tropas.."

Podría ser una nueva oportunidad... y allí fué la FAS y sus magníficos cazadores !

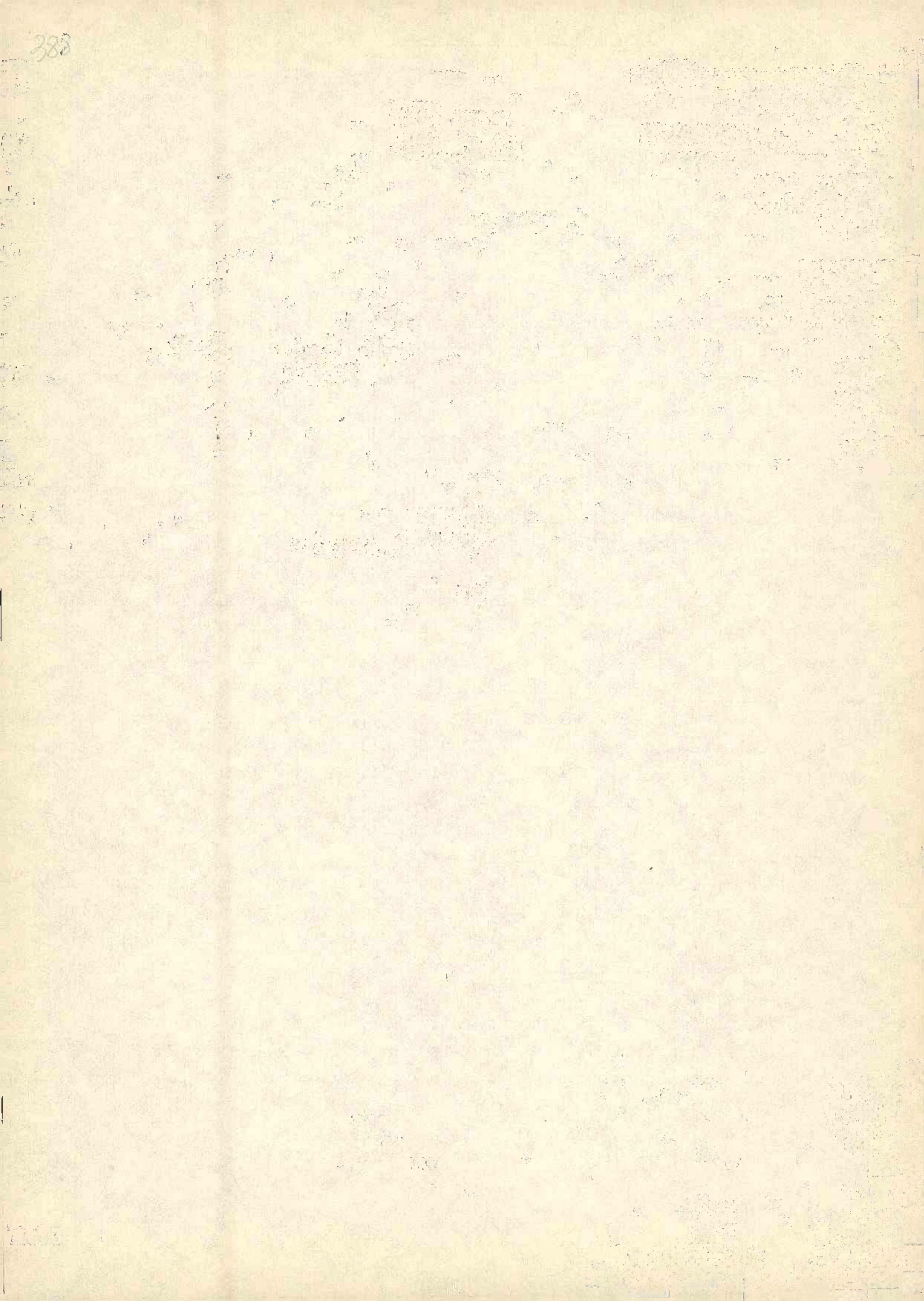
El concepto de esta operación era acompañar a cada oleada de cazabombarderos (armados antibuque) que aproximarían razante, con secciones de interceptores (M III/ V) que llegarían a gran altura, para ser detectados y atraer a las PAC británicas (diversión) mientras que aviones del Escdn Fenix colaborarían en el guiado de las escuadrillas razantes, en los vuelos que, este dia, serían sus últimos servicios de esta guerra.

<u>La ejecución</u>

A las 11:57, desde Rio Gallegos, despegó el majestuoso (y querido) reabastecedor (PARCA). El KC 130 se dirigió a su punto de reabastecimiento en vuelo (52 S/66 W) y allí, a 10.000 pies de altura, instaló su "Estación de servicio".

Y, a las 12:20 salió la primera oleada de ataque, constituída por dos escuadrillas de 8 A 4B en total, de la BAM Rio Gallegos (MASTIN-DOGO) las cuales, después del reabastecimiento quedaron reducidas a ~~cin-~~ cuatro cinco ~~co~~ aviones. Entre los que fallaron estaban los skyhawks de los dos Jefes de escuadrilla (Cap Carballo y 1er Ten Fillippini). Así que se hizo cargo de los ~~cinco~~ cinco, el Jefe de Sección más antiguo (1er Ten CACHON). Carballo -impotente de acompañarlos- le recomendó: "Llevelos a la gloria"... y Cachón, chiquito que és, se aplastó más en su asiento... aunque sí que los llevó a la gloria !.. armados con 3 bombas de 250 Kg c/u

Estos cinco aviones agrupados en dos secciones (DOGO con 3 aviones y MASTIN con dos) llegaron razante a la Isla Soledad. La recorrieron hacia el Este, por la zona sur. Al sobrevolar lateral Fitzroy solo vieron helicopteros y tropa, pero cuando viraron a la derecha, hacia el mar,


383

~~vieron~~ descubrieron nítidamente a los dos SIR, caballeros del Rey Arturo, sentados en la mesa redonda... que no otra cosa era la Bahía Agradable... y cerrando el viraje, se lanzaron sobre el Sir GALAHAD -los Dogos y sobre el Sir TRISTRAM los MASTIN. Eran las 13:55 y nuevamente los aviadores argentinos asombraban al enemigo !. El Cabo Primero BARRY GILBERT, un in-
abordo del Galahad
fante de marina británico (16) cuenta así este episodio:

"Era un hermoso dia, bien calmo, el sol estaba a la vista y yo me sentía con muy buen animo. Cuando de repente los ví por el rabillo del ojo, a esos dos aviones endemoniados. La velocidad a que venían !!.. No acababa de verlos venir que ya sentí el inolvidable sonido de un jet pasando sobre mi cabeza. Era horrendo.. jamás en mi vida iré a una demostración aérea !.. Estaban tán proximos y tan bajo que Ud podía ver a los pilotos.

Yo ya habia soportado tantos ataques de estos aviones... había estado en el Sir LANCELOT, cuando fué impactado en San Carlos... pero cada vez que se repetía había como una especie de rebelión dentro de uno mismo. Uno desea reaccionar, pero no hay nada que uno pueda hacer. Queda solo en las manos de Dios. Debo admitir que entonces se teme a la muerte."

El Sir GALAHAD se incendió fieramente... las bombas del guía penetraron profundamente y explotaron en la sala de máquinas y otras en cubierta; al numeral dos no le salieron las bombas y el trés las lanzó largas y éstas rebotaron en el agua y se fueron a la costa, donde explotaron en medio de los abastecimientos en descarga.

Sigue diciendo el libro británico TASK FORCE (17):

"El Capitan Philip ROBERTS, comandante del GALAHAD fué el último que lo abandonó, cerca de trés cuarto de hora después del ataque de los skyhawks. El Galahad fué dejado quemar y fué luego remolcado al mar un tiempo después, en Junio, y hundido como tumba de guerra de los hombres muertos en su interior, en este episodio que fué el contraste más serio sufrido por las fuerzas británicas en toda la guerra."

Respecto al Sir TRISTRAM este mismo libro, dice (18):

"El SIR TRISTRAM, con menos de cien hombres abordo - la mayoría tripulaciones chinas de Hong Kong (19) y con la mayoría de sus abastecimientos descargados, fué impactado por dos bombas en el lado de estribor, hacia la proa. Una bomba traspasó al buque sin explotar. La otra incendió un pequeño compartimento y abolló un tanque en cubierta. Dos chinos fueron muertos, uno de ellos de 60 años de edad."

El SIR TRISTRAM, con más daños-por supuesto-de los que registra el autor británico, estuvo un tiempo anclado en Pto Argentino y sirvió de alojamiento a la tropa británica luego del 14 de junio. Posteriormente fué

llevado -con flotadores- a Inglaterra donde descansa en un museo naval del sur de ese país."

Llegan los daggers

Cinco minutos después (14:00) llegaban por el Sur, sobre el mar, dos escuadrillas de MV de Rio Grande (PERRO - GATO) que avistaron una fragata clase Rothesay (G.Bretaña declara que era la HMS PLYMOUTH) la cual trataba de guarecerse en la Rada Agradable. Esta, alertada de la presencia de los daggers, giró bruscamente 180° para dirigirse al mar abierto, pero ya los Perro y Gato estaban encima. Le impactaron varias bombas de 250 kg (BRP) que no se vieron explotar y muchos proyectiles de sus cañones la averiaron de consideración. Comenzó a despedir humo y se alejó mar adentro. Los pilotos apreciaron débil su defensa antiaérea. Ambas escuadrillas regresaron a su Base de Rio Grande, sin novedad. Fueron guiados, en el tramo de ida por otro heroico Fenix (GALGO).

En simultaneidad, seis M V (CARTA-SOBRE) armados solo con cañones, de la BAM San Julian, ingresaron a las 15:00 al teatro de operaciones, a 20.000 pies de altura, hasta las Islas Sebaldes. Una PAC se dirigió a interceptarlos (estaban a la altura ideal para los harriers) pero los M V invirtieron el rumbo y se alejaron hacia el continente. Habían logrado distraer a esa PAC para que no actuara sobre Bahía Agradable, donde nuestra "jauría" hacía de las suyas.-

Nuestra falla

Se había concretado con exito total la PRIMERA Oleada. Ya todos los objetivos navales habían sido alcanzados en un porcentaje muy alto, debido a que se había explotado muy bien el factor sorpresa.

Si la FAS hubiera poseído un medianamente eficiente sistema de comando, control e información (C2I) aquí se hubiera terminado esta operación. Pero lamentablemente ello no era así y debía pagarse, entonces, el altísimo costo de su inexistencia.

Cuando llegaban a sus bases los victoriosos 5 A 4B y 11 daggers y Mirage, decolaba la segunda oleada:

- A las 15:17 lo hacían desde Rio Gallegos, seis aviones A 4B (MARTILLO-MAZO) de los cuales prosiguieron cuatro después del reabastecimiento.

  Arribaron razante, por la costa Sur de la Isla Soledad; pasaron al norte de Bahía Agradable (con rumbo Oeste) y observaron los buques previamente atacados e incendiados. En su lateral recibieron nutrido fuego antiaéreo, enlazaron con Radar Malvinas y se enteraron que tenían un blanco naval atrás y a la derecha.

  Viraron haci allí y, entrando al mar, avistaron a un lanchón de desembarco: era el FOXTROT, del Fearless.

El Jefe de escuadrilla (1er Ten D.J.BOLZAN)picó sobre él y le lanzó sus bombas de 250 kg una de las cuales dió de lleno y explotó en medio del LCU (20). Este se hundiría minutos después con ocho muertos abordo.

En ese momento era avistado por una PAC que orbitaba sobre el Seno Choisseul. Mientras ésta , en picada, se acercaba al avión guía que estaba saliendo del ataque, el numeral dos impactaba otra bomba, que también explotó en el lanchón... entonces el numeral trés vió venir a los Sea Harriers y abortó el ataque.

El Jefe de la PAC -Flt Lt MORGAN -RAF- lanzó su primer misil sidewinder 9L sobre el número 4 argentino (Alf. A.J.VAZQUEZ) cuyo avión en final de tiro explotó; inmediatamente lanzó su segundo 9L sobre el numeral dos, que escapaba más adelante en razante (Ten. J.J. ARRARAS) a quién tambien impactó y quien -a pesar de haberse eyectado- murió al caer al agua.

Se abrió entonces Morgan (se le habían acabado los misiles) y entró su numeral (Lt -RAF-SMITH) quien hizo punteria radar sobre el Jefe de nuestra escuadrilla que ya volaba razante sobre tierra, pero el poderoso misil, que ya lo había captado en su memoria electrónica, lo persiguió e impactó en su avión, el cual se estrelló en el suelo.

En total habían transcurrido un minuto y medio desde que BOLZAN lanzara su primera bomba.

El único sobreviviente, el numeral trés con su combustible disminuído pues había recibido esquirlas en sus tanques externos y excesivo vuelo razante, se declaró en emergencia al regreso, manifestando intenciones de eyectarse proximo a la posición, que el suponía, se encontraría el buque de rescate.

Entonces, otra vez el reabastecedor providencial, que siempre estaba presente para auxiliar a los héroes en nuestro Atlantico Sur, el PARCA 1, se lanzó hacia Malvinas al encuentro del MAZO trés... y lo enganchó cuando solo le quedaban 500 lts, a 29.000 pies de altura.

Pero perdían demasiado combustible en el trasvase. Comenzaron, acoplados, a descender y la pérdida se fué achicando y se hizo controlable a 10.000 pies... pero el KC estaba exhausto y tambien se declaró en emergencia a 10 millas afuera de Rio Gallegos.

En una espectacular despliegue de fraternidad entre las distintas especialidades de la Fuerza Aérea, aterrizaron, al unísono el cazador y los transporteros, en aquella tambien gloriosa Base Aerea Militar de Rio Gallegos. Eran las 17:56.-

- A las 15:36 habían despegado 4 aviones A 4C (YUNQUE) desde San Julian con trés BRP cada uno, para atacar ahora objetivos terrestres en la pla-

ya de desembarco de Fitzroy. Llegaron, al anochecer y lanzaron sus bombas en salva -no salieron las del 3 y el 4 .!! y además se les trabaron los cañones. La oposición antiaérea era enorme y -sumada la oscuridad- parecía más espectacular. El 3 y el 4 volvian ahora con sus tanques pinchados (impactos de armas livianas)... pero tambien estaba vigilante la impagable chancha -ahora el PARCA dos- al que localizaron y acoplaron y así, los dos A4C enganchados y el KC 130 muy orondo al frente, llegaron a la BAM San Julian, regresando a casa.

Esta era la raza argentina que asombró al mundo !!

Cobertura y diversión

Dos secciones de Mirage trés (cuatro aviones) llegaron a la vertical de Malvinas cuando se encontraba la escuadrilla YUNQUE atacando. Y, Flecha efectivamente atrajo a una PAC que se le colocó a la cola. Esto lo informaba el radar Malvinas quien entonces (16:45) ordenó a Lanza que se dirigiera sobre la PAC citada. Cuando Lanza se acercaba a la PAC, ésta, seguramente avisada por su controlador de lo que estaba sucediendo, descendió rápidamente y desapareció de nuestra detección.

Terminaba así el segundo empleo que -en la zona Fitz Roy- la FAS había ejecutado sin mayores resultados, en una sobreevaluación de la capacidad enemiga, lo que resultó en una dilapidación de recursos propios.

~~Sin embargo,~~ Esta segunda oleada (y aclaramos nos referimos solo a la segunda oleada) donde 12 aviones (de 14 ordenados) habían llegado a las playas del sur (18 km) de Puerto Argentino, solo mostraba la enorme decisión de lucha que ennoblecía a la FAS.-

Nuestra aviación Naval

Este dia, dos aviones F-28 de CANA llegaron a BAM Malvinas (18:40 y 19:15) en tareas de puente aéreo y regresaron luego a Rio Grande sin novedad.

Tambien dos aviones A 4Q (TABANO) llegaron hasta la Isla Broken (cerca de Isla Borbon) y atacaron allí objetivos terrestres.

La noche

Caía la noche en el TOAS... los buques británicos en Bahia Agradable seguían ardiendo.

La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso dia de guerra...

Pero la historia registraba un nuevo hecho contundente (28 salidas de combate) producido por la FAA, al servicio de su Patria. Lo cual nuevamente mostraba la preponderancia del "Espíritu" sobre la tecnología; o sea, del hombre sobre las cosas materiales.-

(JONATHAN ALFORD)

A poco de terminar esta guerra, un famoso Coronel Británico - Vicedirector del Instituto de Estudios Estrategicos británico, de Londres - dijo, en una conferencia que dictó en los Estados Unidos:

" En comparación con el nivel de muchos países, la Argentina desplegó una Fuerza Aérea relativamente modesta y nada moderna, que la mayor parte del tiempo operaba en el límite de su radio de acción...

Y sin embargo hubo momentos de gran ansiedad por la suerte de la Flota británica. Quiza con solo un poco más de suerte en los momentos críticos, la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar su expedición".

Y...decimos nosotros... Talvez el secreto esté en el espíritu de sus hombres !

CAPITULO XI -EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE
(Llamadas)

(1) El último Shrike impactó en una central de tiro del Sistema Skyguard de nuestro Ejercito Argentino matando cuatro hombres, entre ellos su Jefe de Bateria Ten DACHARY. El Vulcan, al regreso rompió su lanza de reabastecimiento en vuelo y debió aterrizar de emergencia en Rio de Janeiro.

(2) VYCA - Grupo de Vigilancia y Control aéreo de la FAA que era quien operaba el radar referido.

(3) IFF - instrumento electrónico usado, en este caso, como detector de emisión radar enemiga.

(4) FAW ~~pag 175~~ (ob cit.) pag 175

(5) Air War South Atlantic - Ethell & Price -edic.

(6) FAW

(7) VSTOL - significa Avion de despegue o aterrizaje vertical, como el Harrier.

(8) Suboficial Auxiliar ALVAREZ

(9) FAW - pag

(10) 1er Ten MICHELOUD

(11) Task Force M.Middlebrook - Edic Penguin 1987 pag 397

(12) Informe Histórico Oficial de la FAA

(13) Turbulencia que deja un reactor detrás de sí producida por el "chorro" de sus turbinas.

(14) FAW pag

(15) En realidad -lo supimos después- este dia -y los anteriores- existían grandes divergencias entre el mando de las Fuerzas terrestres británicas. El Gen WILSON había acaparado todos los helicopteros para completar el traslado de su Brigada a Fitzroy y poder así participar en el asalto final a Pto Argentino, en representación del Ejercito británico. Y al no serle suficientes los helicopteros exigía al Gen J.MOORE, que se le proveyera de buques de transporte para reembarcar sus unidades retrasadas (Guardias Galeses y Escoceses) en San Carlos y llevarlas por mar a su zona de Fitzroy. Había conseguido el Fearless y quería tambien el Intrepid. Hasta que, este 07 de Junio, tuvo que intervenir Northwood (Almirante FIELDHOUSE) y poner un poco de orden. El Comodoro Clapp propuso entonces el uso de los dos Sir (GALAHAD Y TRISTRAM). Este último había arribado este dia a Fitzroy, descargado 150 toneladas de munición de artilleria y permanecido allí.

(16) Task Force - Pag 306

(17) Middlebrook - pag 309

(18) Idem pag 306

(19) Notese: "tripulaciones chinas"

(20) LCU Lnachón de desembarco.

CAPITULO XII - LOS ULTIMOS ATAQUES DE LA FAA

La situación

Los ataques aéreos a Bahía Agradable, el martes 08, provocaron un desastre importante en las fuerzas anfibias enemigas, lo cual nuevamente retardó el plan para la captura de Pto Argentino.

La gente de la Fuerza Aérea Sur creía que nuestras fuerzas terrestres podrían aprovechar el golpe causado por nuestros aviones, para efectuar alguna maniobra terrestre que aumentara las ganacias de nuestro esfuerzo aéreo. Posteriormente y cuando el tema fué discutido con los camaradas de nuestro Ejercito (*) los aviadores entendieron las causas de la no realización de dichos movimientos de"contrataque" o "explotación" del exito que tiene, con fundamentos, el Comando de las Fuerzas Terrestres en Puerto Argentino, para no haber (1)

Nuestra artillería terrestre mantuvo sus ataques sobre "Estancia House" y "The Laggon", los cuales paralizaron el avance enemigo dispersando momentáneamente algunas formaciones. Pero lo concreto es que solo se había logrado retrasar en 48 horas el avance británico.

El Equipo Observador del "SUNDAY TIMES",(2) dice:

> "El Viernes 11 de Junio todavía no habían (los argentinos) respondido a los llamamientos de rendición y el efecto de la demora, combinado con las noches heladas y el fuego de la artillería argentina, empezaban a producir cierta frustración. Un pelotón de Guardias galeses tuvo que retirarse entre intensos disparos de la artilleria pesada (argentina)-cañones de 155 mm- y el Batallón de Comandos 42 sufrió las primeras bajas, desde el avance, al verse alcanzado por proyectiles argentinos."

Nuestro accionar aéreo

Quedaba nuevamente a cargo de la FAS colaborar con el ataque a esa zona de Fitzroy y, por lo tanto, aún exhausta, allí dirigió su esfuerzo, este 09 de Junio, de la siguiente manera:

- Ataque a Objetivos navales en zona Fitzroy. Dos escuadrillasde A 4C, de San Julian, (PITON - COBRA) llegaron (4 aviones) a la zona del objetivo (15:10). Habían reabastecido a la ida de un KC 130 (CIERTO 2). Llegaron y recorrieron enmarañada costa, llena de vericuetos y buenos escondites y no encontraron buque alguno.

  Pero los COBRA, en el razante, impactaron con gaviotas malvinenses, lo que les provocó serias pérdidas de combustible y líquido hidráuilco, por lo que, al regeso llamaron al noble CIERTO 2, para engancharse y así -lo que ya era moda- llegar hasta próximos a la Base Aérea Militar de San Julian.

-Reconocimiento Ofensivo (Trés daggers M V (CORAL) navegaron hasta las Islas Leones (15:30) a disposición de un B-200 (avión bimotor de exploración) de ARA que hacía ademas de Control aereo táctico pero con el cual no pudieron comunicarse efectivamente y recibir instrucciones. No funcionaba esta conjunción por falta de práctica, distintas doctrinas y, en fin, falta de un buen sistema de Control, Comando y Comunicación.

-Cruce ARA. Tambien este dia dos Focker F-28 del Comando de la Aviación Naval cruzaron, desde Rio Grande a Malvinas (19:09 y 19:29). En uno de ellos regresó el Gen DAHER, Jefe del Estado mayor del gobernador militar argentino, para exponer los planes de operaciones de la defensa, ante las autoridades xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx en el continente.

-Regreso de dos Chinook. Finalmente dos helicopteros C-47 de la FAA que habían soportado todo el conflicto en Pto Argentino y Darwin, cruzaron, hasta Isla de los Estados, en su primera escala, de noche, razante y con sus bodegas llenas de tambores de combustible (200lts) desde los cuales se bombeaba -a mano- el precioso líquido a los tanques normales de combustible de la aeronave. Fueron llamados en previsión a una operación de la Infantería de Marina, desde el continente sobre la retaguardia terrestre enemiga, la cual finalmente no se ejecutó. Nuestros helicopteros eran los matrículas H-91 y H-93.-

El Jueves 10 de Junio

-Interdicción al Teatro de Operaciones del Atlantico Sur. xxxxxxxxxxxxx Dos Boeing 707 -bajo el comando operacional de la Fuerza Aérea Sur- realizaban un patrullaje aeromarítimo lejano, dentro del Atlantico Sur, en contacto con 4 aviones Camberra que se mantenían en alerta en la Base Aerea Militar de Mar del Plata para actuar en caso de avistaje de algún objetivo naval rentable.

Esta exploración, sin embargo, avistó a un enemigo aéreo inesperado (Un avión grande escoltado por dos pequeños con rumbo general 210*). El Comando de la FAS supuso que se trataba de un Vulcan y calculó que atacaría Malvinas alrededor de las 14:15 horas local.

Se ordenó entonces la salida de cuatro Mirages III con armamento aire aire(CONDOR - DAGA) que despegaron entre las 13:40 y 13:50 de la BAM Rio Gallegos, los cuales - a las 14:15 se encontraban -como un solo hombre- en la zona de Malvinas en enlace con nuestro radar de Puerto Argentino. Pero el arribo del incursor no se produjo...

Se asumió entonces que el avistaje seguramente fué el de un reabastecedor británico Victor acompañando a dos Harriers en vuelo de traslado (desde Ascención) a algún portaviones.

- Bombardeo nocturno a Monte Kent :Dos aviones Canberra (TIGRE) de cuatro que había despegado de Trelew ~~Río Gallegos~~, llegaron hasta las inmediaciones de Monte Kent, alrededor de las 22:30 hs, avistando misiles y explosiones aéreas y cuando efectuaron enlace radioeléctrico con el radar Malvinas, quien los debía guiar en el bombardeo, éste les ordenó regresar pués se les aproximaban dos Sea Harriers para recibirlos. Los Canberra eyectaron las cargas externas y regresaron a la Base de partida, donde arribaron a las 0:40 hs.

- Apoyo aéreo cercano. Con trés aviones Pucará basados en la BAM Malvinas (Pto Argentino) (FIERRO). Esta típica misión de apoyo a las fuerzas terrestres, por aviones de ataque, cuya preparación se efectuó mediante una efectiva coordinación entre Ejercito y Fuerza aérea, se cumplió a la perfección en las primeras luces de este dia (08;30). Atacaron con cohetes y cañones, a posiciones de artillería británicas que se habían detectado en Monte Kent y Murrell Bridge. La zona fué marcada con toda precisión por nuestra propia artillería (granadas fumigenas)y nuestros gauchos alados lanzaron sobre el blanco sus cohetes en salva y sus cañones. Dos de los Pucará regresaron con varios impactos de armas livianas (3).

La batalla terrestre -el ataque final

El 11 de Junio, al atardecer, las tropas británicas, al mando del Brigadier (RM) J.THOMPSON,-3a Br de Cdo- iniciaron el ataque final a Puerto Argentino, comenzando con el avance sobre los montes LONGDON - TWO SISTERS y HARRIET.

Durante ese dia habian sido ejecutadas, previamente, acciones enemigas deablande mediante el uso de la artillería y ataques aéreos a nuestros objetivos terrestres (BAM Malvinas -08;30- y Moody Brook -16:01-) Aquí aparecen las nuevas bombas lasser guiadas, que este dia no son muy efectivas (lanzadas desde aviones y guiadas desde tierra por rayos lasser) Tambien un Helicoptero, aproximandose por la Bahía de la Anunciación pretendió impactar en el Puesto de Comando de las Fuerzas Argentinas, en la ciudad, mediante el uso de cohetes guiados por cable. Pero falló el disparo y el misil impactó en la Bahía, cerca de nuestro buque "Bahia Paraíso" que se encontraba anclado, retirando heridos.-

Finalmente el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill y aéreo diurno sobre Pto Howard (donde este dia nuestro Ejercito había producido una importante baja del Special Air Service, el Cap. Hamilton), tambien sobre Mte Harriet, area de Pto Argentino. y finalmente sobre Monte Longdon, donde se iniciaba la batalla final. En este ataque un GR3 fué ~~seriamente amenazado~~ estuvo a punto de ser derribado

2917

por un misil blow pipe del RI 7 argentino: (7)

Nuestros aviadores militares errantes

Nuestros tripulantes de Pucará, que como hemos visto (pag) se alojaban en un jardin de infantes de Puerto Argentino, vivían, esta noche, la siguiente experiencia: (4)

"Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que, según teníamos noticias JUAN PABLO II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizando la media noche. Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipodromo, hasta que una de las salvas dió tan proximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo.

Aún estando fuera buscando protección, apreciamos que un obús de esa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers.

Luego de dos o trés salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una.

Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relampagos, lo hacían antes de impactar, algunas casi sobre nuestras cabezas.

Llegamos trás este tipo de marcha a la "Casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vicecomodoro Gimenez Ortiz, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de construcción así se le había dado en llamar.

Al dia siguiente, los que volvieron poralgunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había encontrado adentro."

Junto a las tropas y medios terrestres, nuestros pilotos, que ya habían dado todo lo que podían desde el aire, participaban de una experiencia inolvidable, talvez pocas veces vividas por otros aviadores de combate, en la historia de la guerra aérea.

Nuestros aviadores militares de Transporte

Un Hercules C-130 (el TC-64) este dia tambien efectuaba un cruce para la historia:(6)

" En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas con-

diciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso.

A los 10 minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caído hacia la derecha.

Pese a la resistencia que ofrecía el rozamiento de la llanta sobre la pista para que el avión incrementara la velocidad y alcanzara la de despegue, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso se intentó la rotación muy por debajo de la VMC (velocidad minima para que el avión tenga la sustentación suficiente para sostenerse en el aíre) lograndose el despegue."

Nuestra aviación naval tambien este dia, con un Focker F-28 (LV DIN) aterrizó en nuestra Base Aérea Militar de Malvinas (Pto Argentino) y despegó a las 19:28, en lo que sería el último cruce de la Aviación Naval a las Islas.

Estos vuelos de transporte, que herían profundamente la sensibilidad aeronaval británica, provocaban elucubraciones operativas en sus Estados mayores, como éstas (5)

"El 11-Junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones (NA 4 aviones) de Sea Harriers, imaginada en un esfuerzo para interceptar los contínuos raids de los C-130 argentinos a Pto. Stanley.

Los 4 aviones se instalarían juntos en una posición de PAC; desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel y permanecería en la Bahía Reina Carlota, en la costa oeste de la Gran Malvina.

La PAC restante, a mediano nivel retornaría normalmente al INVINCIBLE para cargar combustible, mientras que el par a bajo nivel, deambularía por dicha Bahía esperando que apareciera el C-130.

Cuando fuera necesario esta Sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos.

Se esperaba que la retirada de la PAC (del medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hercules se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Pto Stanley.

Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130.

Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harriers (del bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al INVINCIBLE.

Un C-130 del G1T (Grupo 1 de Transporte) se las arregló para

aterrizar sin molestias en el Aeropuerto a las 18:15 ese anochecer ! ". 6

Y agregamos nosotros, tambien -como hemos visto- un F-28 naval argentino a las 19:13 !

Ahora Dios se había vuelto transportero !

El dia 12 de Junio

Ya nuestras fuerzas terrestres, ante la enorme presión británica, se replegaban hacia Puerto Argentino.

Nuestra heroica artillería terrestre, ahora reforzada por los cañones CITEFA de 155 mm que había trasladado la FAA en sus C-130 en los últimos cruces, accionó ininterrumpidamente sobre Monte Kent y North Basim (posiciones de artillería enemigas) durante esa tarde y toda la noche, registrando más de 2.500 proyectiles disparados.

El enemigo toma Monte Harriet pero nuestro BIM 5 -un modelo de infantería argentina- mantiene su posición en Tumbledown. Sobre este Batallón, nos refiere el Coronel CERVO (4): 06.cit.)

"El BIM 5 poseía un conjunto bien balanceado de armas y excelentes equipos de comunicaciones. Pero mucho más importante fué que dispuso de hombres que, como consecuencia del sistema de incorporación de la Armada habían completado su adiestramiento, adaptados desde la paz al terreno y a las condiciones meteorológicas extremas (provenían de Tierra del Fuego), a la vez que contó con un sistema logístico particular de la Armada, que lo abastecía con sus propios transportes aéreos desde el continente, logrando mantenerlo con una excelente aptitud para el combate."

El HMS GLAMORGAN

La madrugada de este dia fué testigo de el lanzamiento, por parte de nuestras defensas costeras de un nuevo misil Exocet MM38, contra uno de los buques que apoyaba, con su fuego naval, a las fuerzas ~~ter~~ terrestres británicas. En este segundo intento (el dia anterior había fallado un lanzamiento) se logra hacer impacto sobre el buque HMS GLAMORGAN, ~~EL CUAL SE RETIRA CON SU HELICOPTERO Y HANGAR DESTRUIDOS~~ el cual se retira con su helicoptero y hangar destruídos, trece tripulantes fallecidos y 17 heridos.

Un VULCAN

Un Vulcan, operando como siempre de Ascensión alcanzó Puerto argentino y bombardeó nuestra BAM Malvinas (Pto Argentino) a las 05:30 com bombas de explosión aérea. Dice el diario de guerra de nuestra Tercera Batería de Artillería Antiaérea, instalada en los alrededores de la Base:

"06:00 - Ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros; es infernal... cada crater está a 40 metros de separación. 06:50 - Explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero 8".-

Los requerimientos terrestres de apoyo de fuego.

El Comando de las Fuerzas Terrestres en Puerto Argentino requería este dia, en las primeras horas a la FAS, apoyo aéreo "masivo", sin precisar objetivos y posiciones.

Era entendible este requerimiento, dada la dramática situación que vivían en ese Comando, pero el nuestro requería precisiones para poder accionar.

Tras mucho esfuerzo, logró ubicar un objetivo -posiciones de artillería enemigas en Bluff Cove, que si bien no eran de mayor aceptabilidad, dado el esfuerzo que requerían, lanzó dos aviones Canberra (TAURO) con 4 bombas de 500 kgs cada avión para bombardeo horizontal sobre dichas posiciones.

Los Tauro despegaron de la BAM Rio Gallegos a las 00:20 y llegaron hasta ~~[illegible]~~ la Isla San José, donde eyectaron tanques externos y, en ambos aviones se les desprendió solamente uno, quedando asimétricos, lo que los obligó a regresar. Pero la FAS insistiría y no dejaría solo a los valientes en tierra que jugaban su vida... aunque la FAS supiera que sus ataques nocturnos no tenían mayor efectividad...

A las 00;22 salieron los ACUARIO, dos Canberra que se dirigieron al mismo objetivo. Un bombardero se volvió por problemas técnicos (los Canberra ya lo habían dado todo) pero uno siguió, solo (el Dos) y llegó al blanco a las 01:20, lanzando sus dos bombas de 500 kgs (tampoco ya quedaban muchas bombas) a 1500 pies de altura y escapó logrando llegar a Rio Gallegos a las 02:20 hs.

Esto había sucedido en la madrugada del dia 12, pero a medida que transcurría el dia, la FAS recibía precisiones respecto a los blancos y además podía emplear ahora sus cazabombarderos.

Los aviones A 4B operaban ahora desde San Julian, junto a los tambien skyhawk A 4C. Habían sido transferidos a esta Base, desde Rio Gallegos pués debía dejarse libre esta última para que operaran los Daggers MV de Rio Grande (Tierra del Fuego) donde ya los ultimos dias la pista comenzaba a cubrirse de hielo. Este cambio de asiento disminuía la operatividad de este sistema, dados los inconvenientes logísticos y tecnicos consecuentes. Así que de los ocho aviones que despegaron solo dos alcanzaron nuestras Islas (la Sección ALFA) pero ésta tampoco encontró el objetivo por fallas en sus equipos de navegación.(15:30).

Una hora antes habían despegado de Rio Grande dos skyhawks A 4Q de nuestra aviación naval, reabastecido del KC 130 OMBU pero al llegar a Malvinas, próximos a Bahía Elefante (Isla Borbon) avistaron una PAC y regresaron. Eran las 14:45 hs.

Llegaba así la noche de un frustrante dia 12 de junio, donde la Aviación Argentina demostraba a las claras que estaba exhausta y no poseía mayores armas para reaccionar... y seguramente el lector dirá ¡ Efectivamente ~~solo~~ le quedaba su espíritu y ya lo veremos en el dia siguiente !

Aunque pareciera que ya empezaba a manifestarse esta misma noche... Veamos:

A partir de las 20 hs ~~despegaron~~ comenzaron a despegar 6 (seis) Canberra para atacar la artillería británica (esa que ya nuestro piloto de Pucará nos contaba cómo actuó la noche anterior).

Los trés primeros regresaron desde el Sur del Estrecho de San Carlos, pués volando razante sobre el mar... pero cuando más lo necesitaba, en la aproximación al objetivo, a muy poca altura, en una gran oscuridad, sus parabrisas congelados lo que les impedía verse mútuamente... en ese momento dejó de funcionar el radar altímetro del avión guía !

De la Sección siguiente, decolada a las 23:02 de la BAM Rio Gallegos (BERLIN) llegó al objetivo solamente su guía y veamos, ~~xxxxxxxxxxx~~, como cuenta esta experiencia su piloto ~~xxxxxxxx~~ (~~8~~): (9)

" ~~Todaxlaxresponsabilidadxahóraxrecaíaxenxnosotros~~ Sabíamos que a esa altura de los acontecimientos nuestra acción no modificaría el curso de la guerra, pero sí era necesaria para permitir seguir resistiendo un poco más, o al menos que los sitiados se sintieran respaldados por su Fuerza Aérea.

El objetivo se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía sentir temor de errar en nuestra navegación y batir propia tropa. Continuamos el vuelo e iniciamos el descenso. Rezamos (junto al navegador) un Padre Nuestro pidiendo para llegar, pegar y, si fuera posible volver.

Logré aquietar mis pensamientos y sentí, según creo, resignación, asumiendo sin tristeza mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar...

Volando a muy baja altura entrábamos intermitentemente en nubes y chubascos lo que disminuía a cero la visibilidad. Por radar llegamos al punto de viraje hacia el blanco.

Al hacer control de combustible comprobamos un exceso en el consumo por lo que decidí no cumplir con la velocidad indicada prevista, reduciendola, lo que disminuiría el consumo pero que aumen-

nunca se agota.. ?
y esto qué es!..

402

"taba considerablemente la posibilidad de detección y derribo.

Colocado ya rumbo 130*, providencialmente se quebró la nubosidad y pude ver con bastante claridad dos embarcaciones que se encontraban al frente y a ambos lados de mi curso y que por su apariencia supuse que eran fragatas. Conociendo las aptitudes operativas de éstas, bajé hasta que el altímetro me indicaba casi cero, teniendo como única referencia los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No comuniqué esto al navegador para no intranquilizarlo aunque no se lo pude ocultar por mucho tiempo, ya que hice algunas correcciones en dirección, para pasar equidistante de las fragatas y limitar su campo de tiro.

Tuve que apagar totalmente el tablero de instrumentos, para poder visualizar alguna referencia exterior que me permitiese volar tan bajo en esas condiciones, única defensa efectiva, aunque tan peligrosa como un misil.

Nos desplazabamos lentamente entre esas dos plataformas de tiro, manteniendonos en silencio total. Pese al intenso frío nos encontrábamos bañados en transpiración y tengo grabado el sonido, agitado de nuestra respiración en las máscaras (NA del oxigeno que llevan colocados los tripulantes y en donde se encuentra un micrófono)

Pasamos aproximadamente a 8 millas y equidistantes de los buques manteniendo la vista clavada en ellos por si veíamos lanzamientos de misiles, con la intención de esquivarlos.. o al menos intentarlos.

Tratando de no hacer ningún viraje innecesario, superamos las líneas de los obstáculos. Las posibilidades de ser abatidos iban disminuyendo.. Aún no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro dia se confirmó que eran dos fragatas con aptitud de combate, ubicadas en los radiales 010 y 350 (10) de Puerto Argentino.

Si bien las habíamos superado, tenía por seguro que me habían detectado y dado la alrma. El navegador me informó que estábamos a 5 millas del punto de lanzamiento de nuestros dos mil kilos de bombas. Me dejó atónito el hecho de notar que nos encontrabamos en medio del mar! Ante ésto y luego de comprobar el equipo, Segat (el navegador) me dijo que presumía que estábamos trabajando mal y que era muy posible que hubieramos superado varias millas el punto de viraje hacia el blanco y que quizás nos estábamos introduciendo en el corazón de la flota enemiga; asimismo ésto justificaría el exceso de consumo de combustible.

Realmente el comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. Me invadió una sensación de tranquilidad

muy extraña que no me agradó por no poder comprenderla ni justificarla y seguidamente sentí un vivo deseo de destruir el objetivo. Fiel a esto le dije a mis sufrido navegador: -"Quedate tranquilo que hoy estoy inspirado, le vamos a pegar !" (NA Que no otra cosa que espíritu es esto !) a lo que respondío que confíaba en mí a pesar de las evidencias en contrario...

Seguí con baja velocidad, ya habíamos superado el combustible mínimo para regresar con seguridad, semi perdidos y rodeados de buques, sin ver los instrumentos por estar apagados y casi nada afuera... Lloviznaba... me concentré en el sector derecho de mi campo visual "desenchufando" los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.

Penetrando la noche me pareció ver un distante y ténue parpadeo de luz sobre el horizonte. Cabían dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era nuestra última opción de encontrar las Islas. Un minuto de vuelo y comprobé que era una fogata ! en un punto elevado... era el Monte Kent ! Con aterrorizada pero intensa alegría exclamé: !!! Los tenemos !!!

Llamé por radio al radar de Malvinas y no obtuve respuesta; no insistí por medio a delatar mi posición. Comencé a divisar algunos contornos en la penumbra, cuando de pronto se encendieron una cantidad de luces adelante y a la izquierda. No lo podía creer pero era Puerto Argentino totalmente iluminado. Veníamos bastante bien y con esta referencia fundamental me ubiqué perfectamente ý vi la zona del blanco situada entre la pista y el Monte Kent.

Orienté la nariz de mi avión hacia el punto mencionado, levanté mi línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y para poder superar la linea de sierras que se encontraban inmediátamente después.

Hicimos los procedimientos de control para bombardeo, finalizando con la apertura del portabombas.

En ese momento recibí al radar Malvinas diciendo: "Para el avión que entra desde el norte informo: se aproximan dos bandidos (significa interceptor aéreo en la fraseología aeronautica) en este caso dos Harriers por el radial 090 con rumbo convergente al suyo !

Evidentemente venían del portaviones y fueron alertados por las fragatas !

Lanzamos las bombas, aparentemente en el lugar exacto; al soltarlas pegamos un salto y en breve lapso un estremecimiento intenso acompañado de iluminación y posteriormente enrojecimiento del cielo. Eran las 00;20 horas del 13 de Junio... habían explotado yá nuestras bombas.

"Llamó nuevamente el radar diciendo: "-los bandidos están próximos al Monte Kent, uno de ellos hace viraje hacia el sur" !

Esto significaba que nos acababamos de cruzar con los Harriers. Quizás los confundió la explosión de nuestras bombas, pero uno de ellos se lanzaba a nuestra caza ya que nosotros tambien llevábamos rumbo sur !

Apenas superé las crestas de los cerros piqué el avión colocando G negativas (gravedad cero) y grité "Jorge agarrá la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte eyectate ! .. No esperes mi orden... se nos vienen al humo !!

Dí potencia a pleno y estiré mi brazo derecho para eyectar los tanques de combustible de puntera de ala que producen gran resistencia aerodinámica y consumo adicional consecuente. Recordé entonces la recomendación de no eyectar tanques, por haber pocos de repuesto e incluso de volar con estos a una velocidad superior al límite fijado por el manual.

Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al Escuadron, permitiendo poner en tela de juicio la subordinación y espiritu de combate de nosotros... si no lo hacia y volaba a 450 nudos no llegaría al continente por falta de combustible... opté por mantener los tanques y reducir la velocidad a 380 nudos para ahorrar combustible (y tanques !)

Al reducir los aceleradores pensé "cuanta ventaja le estoy dando a este inglés !"

Mi vista saltaba de la superficie difusa del agua hacia la negrura de la cola de mi avión tratando de detectar cuando lanzara el misil (sidewinder) para tratar de esquivarlo.

El navegador, en la soledad metálica de su habitáculo, hacía afiebrados calculos de combustible y muy acertadamente me dijo: "Viremos un poco a la izquierda para no chocar contra alguna islita de estas que abundan cerca de la costa -" El combustible no nos alcanzaba para hacer un rodeo y teníamos dos opciones: cortar camino pasando por el Estrecho de San Carlos o ascender antes de lo previsto, con la posibilidad de ser detectados por el perseguidor, si aún no lo hubiéramos sido.

Opté por lo segundo ya que San Carlos estaba terriblemente protegido y con posibilidad elevada de existencia de fragatas.

El 1er Ten Segat iba contando, según mi pedido, las millas recorridas desde el blanco y ambos especulábamos sobre la distancia que se aventurarian a seguirnos los interceptores. Llegamos así a las 30 millas del blanco e iniciamos el ascenso cambiando progresivamente nuestro rumbo, hacia donde nos imaginábamos que estaba el continente,

"mientras decía :"- Bueno viejo, que Dios nos ayude !- " cuando de pronto se me iluminó toda la cabina con un notable chasquido. Sentí un escalofrío y creí que era el fin... Inmediatamente reconocí por haberlos visto antes que se trataba de los "Fuegos de San Telmo", descargas electricas producidas por la electricidad estática del avión cuando se dan condiciones atmosféricas especiales, y que iluminan desde el exterior al avión, como si este fuera parte de un arco voltaico, dando una sensación de fantasmal irrealidad.

De todas formas ya la adrenalina corría a chorros por las venas y me percaté que estaba temblando de piés a cabeza y mi saliva era solo bilis. Al comentarle a Jorge, rió y me dijo que yo recién me daba cuenta porque iba agarrado a los fierros (los comandos del avión) pero que él lo venía sufriendo conscientemente desde hacía rato.

Realmente qué tarea tan meritoria la de nuestros navegadores ; encerrados, separados del mundo navegan, bombardean y asesoran al piloto, anticipandose muchas veces a sus errores, vaya a saber mediante qué mágico artificio.

Los minutos corrían lentamente y tambien la transpiración bajo los trajes impermeables...- Aún no nos derribaban !!

Llegamos a 80 millas... era increíble... Mientras me relajaba un poco anuncié : "- creo que podemos darnos por vivos !!" A lo que comentó el navegador: "-es cierto pero mi equipo de navegación no me indica radial ~~radial~~ hace tiempo ! " Estamos medio perdidos, así que no cantemos victoria todavia.."-

Relata luego su viaje de regreso a Rio Gallegos, el informe que la Base tiene del exito del bombardeo en Malvinas... y concluye:

" Qué alegría, que legítimo orgullo haber podido cumplir con el deber, haber podido mantener el prestigio otorgado por nuestros muertos a la querida Fuerza Aérea Argentina, haber luchado con un rosario en el cuello, matar o morir sin odio ni resentimientos... retribuír un poquito de ese todo que nos dio la Patria... honrado por haber combatido en Canberra... por mi tripulación, por todos los aviadores de combate, de transporte, de reconocimiento, fotográficos, de rescate y nuestros valerosísimos pilotos civiles... todos unidos trás el sagrado objetivo común... e impulsados por el latido de la misma sangre !!"

Quedan todavía dudas de lo que le restaba, para siempre, a la Fuerza Aérea ? o mejor dicho, a la Nación Argentina?

Lo que manifiesta este Gaston nos da temor ~~miedo~~ comentarlo... o siquiera tratar de explicarlo... nos parece tan pristino, tan sublime, y más aún si unidos a sus conceptos, tenemos en cuenta la demostración práctica con que los avalan-

elle nos ~~que~~ mueve a silenciar nuestra reflexion ~~pluma~~... no vaya a ser que enturbiemos su maravilloso mensaje !

Solo rogamos humildemente al lector -y más aún si se trata de un joven argentino- que reléa este relato y medite en conceptos tales como estos: escrito apenas finalizados las operaciones,

- "Sabíamos que a esa altura de los acontecimientos nuestra acción no modificaria el curso de la guerra."
- "..y sentí, según creo, resignación, asumiendo sin tristeza mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar..."
- "Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al Escuadrón..."
- "Cuanta ventaja le estoy dando a este inglés !!..."
- "Realmente qué tarea tan meritoria la de nuestros navegadores..."
- "Que alegría, qué legítimo orgullo... ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxfinal~~.-
  + de cumplir con el deber..."
  + el prestigio de la Fuerza Aerea Argentina (otorgado por nuestros muertos) ..."
  + haber luchado con un rosario en el cuello..."
  + matar o morir sin odios ni resentimientos..."
  + retribuir un poquito de ese todo que nos dió la Patria..."
  + honrado por haber combatido en Canberra..."

Este Capitan... y muchos más, podemos dar fé... eran los HOMBRES NUEVOS que, humildemente, sin sospechar el asombro que producirían al mundo, sacaba a relucir en aquellos dias la Fuerza Aérea Argentina...

Un Hercules.

Pero en esta noche santa - 12 de Junio - otros aviadores, con todos sus sentidos al maximo... y empujados por el mismo espíritu ~~de la FAA~~, escribían, con ~~sencillez~~ naturalidad, talvez sin darse cuenta del ejemplo humano que daban ... estas otras experiencias: para la historia patria:

Dice el Informe Histórico Oficial de la FAA:

"En horas de la tarde, el TC 66 - indicativo LANZA- logró efectivizar un cruce. Despegó de Rio Gallegos a las 16:30; arribó a Malvinas a las 19:10; Despegó de Malvinas a las 19:50 arribando finalmente en BAM Rio Gallegos a las 22:10. En el diario de guerra del Escuadron VYCA -(organismo del cual dependía el radar de Pto Argentino) se lée ese dia: "20:10 (error debió anotar 19:50) sale el LANZA perseguido por un Harrier, se le dá radial de salida por el Sur. El LANZA se pierde en el radial 120°, (10) a 30 millas nauticas con el bandido (significa interceptor enemigo) en radial 085 y rumbo 270°. Aparentemente el interceptor no lo tiene en su radar ! (12)

En ese Hercules, al regreso, entre los heridos, que constituían la mayor parte del pasaje, viajaban -además de médicos y enfermeras- dos aviadores "errantes", según lo hemos explicado en la pagina , eran trasladados de regreso al continente. Uno de ellos - el 1er Ten MICHELOUD, escribió en el informe que redactó unos dias después:

"Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el Cap. BENITEZ y yo.

Nuestro deséo era quedarnos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces a esta altura del partido. Esa noche, trás gran revuelo de personal y ambulancias aterrizó magistralmente en la oscuridad y sin más faros que el de rodaje, sin otras balizas que las reflectantes (dxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx como los ojos de gato) el C-130.

Para nuestro nerviosismo se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de 40 minutos desde su arribo al despegue (NA normalmente la descarga no insumía más de 15 minutos en Malvinas)

En vuelo, sumidos en una oscuridad total y ayudando a los heridos, presentíamos el razante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Después comenzaron las maniobras con G (bruscas). Luego nos enteraríamos que eramos perseguidos por un harrier.

Interminable fué la travesía hasta llegar a Rio Gallegos, donde, al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, después de haber estado en el infierno... pero, increíblemente nos ocurrió que nos sentíamos mal... y no nos hubiéramos negado, ni por un instante, en regesar de inmediato2.-"

El dia 13 de Junio

Se combatía intensamente en Tumbledown. (12)

"A partir de las 20 (del dia 12) el fuego naval, de la artillería de campaña y de los morteros pesados ingleses sobre las posiciones del RI 7, superó en intensidad y precisión a todos los anteriores. A las 03:00 del dia 13, la situación en el sector de la Compañia C era muy confusa; gran parte de su posición había sido neutralizada se habían producido numerosas bajas y extravíos y parte de su personal estaba disperso."

El enemigo aeronaval seguía empleando la nueva bomba Paveway (laser guiada) en las laderas de Monte Longdon -ahora xxxx iluminados por un Oficial de control adelantado, en el terreno- y tambien en Moody Brook, con gran precisión.

La Fuerza Aérea Sur lanzaba sus últimas salidas de ataque diurnas y nocturnas en lo que se constituiría en su último dia de gloria:

Sistema SKYHAWK Siete A 4B despegaron a las 10:30 desde su nueva Base en San Julian, para cumplir la última presentación de este sistema en la guerra. Eran Los NENE y los CHISPA, que practicamente arribaron juntos a la ladera del Monte Kent y atacaron de esta manera, según nos lo cuentan los mismos británicos(13): - reabastecieron del PIEDRA -

"Los siete cruzaron las Islas, a baja altitud hasta la altura de Puerto Stanley, luego invirtieron el rumbo y atacaron las posiciones en Monte Kent, volando de este a Oeste. "Una vez que crusamos las últimas sierras divisamos vehiculos y Puestos de Comando; estaban camouflados; los pudimos detectar porque el terreno era más palido que el color con el cual ellos estaban pintados. Había tambien algunos helicopteros en el terreno. Al frente de nuestra formación iban cuatro aviones, justo detrás los restantes trés. Apuntamos nuestras bombas a los puestos y a los helicopteros. Al principio nos pareció que el ataque era una sorpresa, pero luego el fuego antiaéreo nos tiró con todo" Moroni recordaba.

El Ataque en verdad había sido una sorpresa... y habían encontrado el tesoro mejor escondido de los británicos ! ; LOS PUESTOS DE COMANDO de la 3a. Brigada, en la ladera oeste del Monte Kent, completa : con el General Moore, su estado mayor y sus comandantes de unidades reunidos para una exposición sobre las operaciones que se desarrollarían esa noche! Alguien que presenció este ataque fué el periodista Robert Fox, quién despúes escribió en su libro Eyewitness Falklands (Methuen 1982): "Alguien gritó - Cuerpo a tierra que ahí vienen !! - Charlie y yo nos tiramos atrás de unas rocas, que nos daban algo de cobertura. Vi claramente las marcas que tenian, en su panza, los dos Skyhawks verde oliva. Parecían bambolearse al costado del valle...Abrieron su fuego de cañones y se veían las llamitas que lanzaban sus bocas, y entonces dos pequeñas bombas ~~[illegible]~~ comenzaron a planear con sus blancos paracaídas que las frenaban desde sus colas. Turba y fuego erupcionaron desde la ladera a unos 40 mts debajo nuestro mientras los aviones se deslizaban por el Valle hacia la planicie de Estancia House.

El Capitan John Greenhalgh, un piloto de helicoptero del Escuadrón 656, tambien presenció el ataque:" Los siete skyhawks se vinieron desde la loma norte del Monte Kent; sabían adonde iban... se fueron directo a los Puestos de comando. Les pasaron por encima y desprendieron sus bombas retardadas por paracaídas... pero le erraron, las lanzaron demasiado tarde."

Para no delatar la posición de los puestos de comando, los helicopteros habían sido estacionados a campo abierto, a unos 450

metros del vivac y estos sirvieron como señuelo porque atrajeron algunas bombas. Un Gazelle y un Scout sufrieron daños, pero el terreno de turba esponjosa absorbió la fuerza de las explosiones y no hubo bajas humanas".

Así conocen los británicos a nuestros aviadores.. Allá, en Inglaterra, EEUU, Canadá estos libros los devora la juventud ~~xxx~~.. son honestos y reconocen la verdad!

El autor británico Leo Marriott, dice en"Modern Combat Ships 3" (14):

"La verdad es que nadie había anticipado la increíble habilidad y valentía que demostraron los pilotos argentinos, ni se había contado con la ferocidad tremenda de los ataques aéreos"

Solo es necesario que los argentinos, como en tantas hazañas de nuestra verdadera historia, las tomemos en cuenta y las incorporemos a nuestro patrimonio cultural.

Pero esta ultima misión de los inolvidables halcones, todavía tiene otras vivencias para atesorar.

Instalémonos ahora en la cabina del Skyhawk C-222 (matricula del avión que piloteaba el Cap. Varela) Jefe de la escuadrilla CHISPA que venía al frente en este ataque. Si tuvieramos tiempo para observarlo en estos momentos encontraríamos talvez su cara inexpresiva, sus musculos tensos, sus ojos muy abiertos.. bajo su máscara de oxígeno su boca está abierta... exhala agitadamente su respiración... sus manos y brazos hacen movimientos casi imperceptibles y a veces emite gritos... sí! gritos muy fuertes ~~xxxxxxxxxx~~, involuntarios que dejan escapar su enorme tensión síquica que, sin notarlo mayormente, soporta su organismo y su sistema nervioso... es todo emoción ... está viviendo un año en un instante... no siente temor ni intranquilidad.. una especie de gozo indescriptible... está en éxtasis... su subconciente se comunica con su alma y allí, subconcientemente ES MAS!! aún cuando fuera un piloto ~~ateo~~ -agnóstico- en estas circunstancias descubre al~~xxxx~~ Ser Supremo - y se siente cómodo ante El, como si lo hubiera hecho toda su vida

Pero el extasis no adormila sus sentidos y reacciones (elaborar)

Van juntos, sin odios ni rencores, viviendo el éxtasis de los dioses! ~~xxx~~

"Sentí una fuerte explosión (15) y ví un resplandor junto a mi avión , mientras simultáneamente escuchaba al Teniente ROCA que me griba que me eyectara pués me habían alcanzado.

Cambié mi viraje de izquierda a derecha, sintiendo como mi avión se sacudía notablemente.

El Ten MAYOR (su otro numeral) dijo: " Señor, acaba de explotar un misil entre su avión y el mio!! "

Al frente se cruzó otro helicoptero Sea King, al que intenté tirarle, pero en ese momento observé que la temperatura maxima del motor del avion estaba muy por encima del límite maximo, mientras

producía ruidos anormales por lo que reduje la potencia para mantenerla controlada y eyecté mis cargas externas.

El resto de la escuadrilla, al ver que se iban mis tanques y bomberas (soportes de bombas adosados debajo de las alas) eyectaron tambien las suyas, debido a mi error de no notificar la causa, pero dentro de todo no vino tan mal, ya que debíamos hacer mucho razante para evitar las patrullas enemigas.

Ordené silencio de radio y que cada uno realizara su escape por donde creyera más convenientemente, para dividir el esfuerzo de los interceptores.

Yo decidí cruzar las islas por el medio hacia el oeste, pasando muy cerca de Bahia San Carlos pués pensaba que si me tenía que eyectar estaría sobre tierra.

El Alferez DELLEPPIANE (su numeral más joven) salió al aire diciendome: "Me quedan solo 1500 libras (alrededor de 800 litros) de combustible, pués me agujerearon el tanque !!".

Le dije que se tranquilizara y siguiera ra zante hasta tener 1300 libras. Si aún no había pasado el Estrecho de San Carlos que buscara un lugar en la Isla y se eyectara. Poco tiempo después lo volví a escuchar pidiendo ayuda, por lo que le repetí que se tranquilizara, que iba a llegar... que no se preocupara.

Lo que no sabía era si iba a llegar yó con mi emergencia."

Pero felizmente el Capitan VARELA -digno homonimo de Felipe- logró llegar al continente y aterrizar... al pretender detenerlo, su turbina lo hizo sola. Se quedó trabada; los alabes estaban derretidos y gastados (los álabes son como las paletas de un ventilador) reducidos a menos de la mitad de su longitud. Pero desandemos unos minutos esta historia y trasladémonos a la cabina del halcon más joven -en ese entonces- de la FAA, el skyhawk del Alf DELLEPPIANE. Observaremos cómo, después del extasis del ataque vuelven a la conciencia del piloto, preocupaciones y temores que lo traen nuevamente al mundo terrenal... es el momento, el único, en que verdaderamente sufre... se inquieta, sus nervios se tensan al maximo y talvez sea el único período de su misión en que siente temor... posiblemente en muchos no a perder la vida... sino más bien a no conseguir "redondear" su misión con un feliz aterrizaje ! Brotan en él, los habitos humanos.- Cuenta DELLEPPIANE, después del ataque (16)

"Reduje la velocidad, me parecía que estaba parado en el aire, que no avanzaba nada. Antes me sentía protegido por la velocidad. Seguí hasta 1400 libras y comencé a tomar altura pués pensé que ya estaría al oeste de las islas, comunicandoselo a mi Jefe de escuadrilla.

" Lexxdxí pedí al radar de Puerto Argentino que me mantuviese al tanto de las PAC enemigas. Me las refirió muy técnicamente por lo que pedí : -"Por favor con relación a puntos notables de la Isla y con distancia, porque no estoy en condiciones de pensar ! "

Las PAC estaban lejos; me fuí decididamente hacia arriba, sobre las nubes brillaba un sol esplendoroso. Busqué probables enemigos por todo el cielo y pronto descubrí que estaba al norte de la entrada al Estrecho de San Carlos. Cuando tenía unos 6000 metros de altura le volví a preguntar al radar si tenía PAC y me contestó que no, por lo que me olvidé de los Harriers y comencé a preocuparme por el combustible.

Los pilotos que estaban en vuelo escuchaban mi situación y xxx xxxxxxxxxx algunos preguntaban demostrando intenciones de hacerme una sugerencia. El Jefe de escuadrilla dijo: ! Dejenló al PIANO (apodo, disminutivo de su apellido con se lo conoce en la FAA) que decida solo si se eyecta en la isla o intenta llegar a la "Chancha" (entiendase Hercules KC 130).

Continué mi ascenso; estaba muy preocupado pués mi indicador de combustible caía rápidamente y yo todavía estaba en las Islas. Al ver la tierra yo pensaba -¿me eyecto en las islas o me juego el cruce? - Recordé que con el Capitan muchas veces habíamos comentado que, dentro de lo posible, había que volver y decidí seguir adelante cuando mi liquidómetro indicaba 900 libras. Para tener una idea aproximada de lo poco que era, un A 4B consume 500 libras desde que se pone en marcha hasta que despega en un vuelo normal...

Mientras iba ascendiendo comencé a llamar a la "chancha", que tenía ese dia el indicativo Piedra (el PIEDRA 1) y le pedí que me vinieran a buscar, pués me estaba quedando sin combustible. Para mi tranquilidad me contestaron -"No te hagas problemas pibe que ya mismo ponemos rumbo hacia las islas y vamos a buscarte ! ".

¿Qué distancia nos separa? yo preguntaba a cada momento. Ellos mentían piadosamente y yo calculaba mis probabilidades de llegar.

En los momentos de silencio pensaba "! Sonaste, esta no la contás, te vas a morir de frío en el medio de la inmensidad del mar ! " Rezaba con fervor inmenso. Los otros pilotos seguían con su -" !Vamos Piano, fé que ya estás !!

- ! Tengo solo 300 libras !
- ! Tenés de sobra, quedate tranquilo !!
- ! Solo alcanzan para diez minutos de vuelo !!
- ! Te sobra con eso, si ya estamos llegando !

En ese momento el Capitan Varela me dijo: -"No se haga problemas

"Piano" que me parece que vamos a ser dos, pués tengo sobretemperatura en la turbina y estan bajando las revoluciones" . Le contesté con una broma.

¡Me quedaban 200 libras !... Comencé a esperar que el motor se parase en cualquier momento mientras pedía "-Coco no me abandones ! (Coco era el sobrenombre del Vicecomodoro piloto de la Chancha y viejo cazador que ahora oficiaba de reabastecedor).

Del Hercules me preguntaron "Piano.. hasta donde llega si se planta?"

- ¡ Solo al medio del mar !"
- ¡ Cuanto combustible le queda?"
- ¡ 200 libras !
- ¡ Ah... le sobra para llegar con eso !..."
- ¡! Dije 200..no 2000 !

Me quedaban 100 libras; ya no llegaba a ningún lado. Mi indicador de combustible marcaba casi cero.

- ¡¡¡ Me parece que te tenemos; poné viraje por derecha,... nos tenés que ver !!!

Los ví allí abajo y a la derecha. Mi indicador estaba en cero Pensé que no llegaba. Reduje todo motor y me lanzé en picada mientras les pedía que, haciendo viraje, se acomodaran para mi comodidad.

Adelante estaba la canasta.

Les dije -"me juego, doy potencia a pleno para alcanzarlos !"

- " ¡ Bien pibe, esos son hombres ! "

Me acercaba a mucha velocidad por lo que les pedí que picaran. Inmediatamente escuché en mis auriculares -" ¡picando para un looping !

Llegaba, estaba allí, era mía... saqué freno de vuelo y un segundo después, mi lanza se incrustaba en la canasta. En esos momentos escuché por la radio nuestro viejo grito de guerra... ¡ Y.. no hay quien pueda !!! (17)

Por las ventanillas del KC 130 veía a los mecánicos que gritaban y se abrazaban. Mi liquidómetro comenzó a subir... Había nacido de nuevo..." (Gracias Capitan Carballo por haber recogido estos eternos testimonios !.. se lo dice con mucho cariño y respeto, un viejo halcón)

~~Xxxxxxxxxxxxxxxxx~~

El Alferez Dellepiane dice (y seguramente lo sentía en ese momento) que "habia nacido de nuevo" y sin embargo la realidad era que se encontraba sobrevolando al medio del helado Atlantico Sur a 6/7000 metros de altura, con sus tanques de combustible pinchados que perdían combustible en una menor proporción (al menos) a la que recibían. ~~Pero~~ por lo que las ~~realidad~~ circunstancias no eran para cantar victoria. Y sin embargo (elaborar: el invento del reabastecedor)

lo que él manifiesta es la autentica sensación que experimenta un piloto de combate toda vez que logra vencer algún obstáculo en vuelo. Lo disfruta por el placer de haberlo vencido !..

Y efectivamente, esta vez tuvo suerte, (sin duda que la merecía) y llegó... siempre asido a su inolvidable "chancha" - la cual sera por siempre, para él, más de lo que la loba lo fué para Romulo y Remo) a su añorada Base de San Julián. Cuando estacionó su avión en el sitio que le indicaron... al pobre manaba combustible por sus tanques perforados... lo que obligó a la acción preventiva del autobomba.

El sistema de reaprovisionamiento en vuelo había demostrado otras de sus maravillas. Cuando se lo concibió, y se lo comenzó a usar intensamente , en la aviación militar, por la decada del 50, talvez no se intuyó el gran invento que era. Su uso, en las Fuerzas aéreas militares del mundo, aparte de proveer este tipo de seguridad o supervivencia que nos ha narrado el pequeño halcon, ha permitido a la aviación de combate prolongar infinitamente su alcance -para traslado o ataque- y consolidado -en el ataque a los buques- las otras capacidades que tienen los aviones con base en tierra...

Talvez esta fué otra de las carencias profesionales que, con respecto a la Fuerza Aérea demostró el mando naval británico: no dar a la capacidad del reabastecimiento en vuelo, toda la inmensa importancia que tiene... y creer que porque aleje sus portaviones estos permaneceran inmunes... El 30 de mayo -como hemos visto- nuestra aviación naval -operando desde bases terrestres- les dió una tremenda lección... sus aviones super Etendard se había reabastecido en vuelo -cosa que ellos hasta ese momento desconocian o no lo habían siquiera considerado- y habian golpeado al portaviones junto a 4 aviones A 4C en una zona que ellos consideraban santuario.

Es otra de las lecciones que, para ambos contrincantes- deja claramente la guerra de Malvinas.-

<u>Daggers en la tarde</u>. Mientras los skyhawks escribían estas bellas historias, dos escuadrillas de Mirage V (dagger) cruzaban como flechas a Malvinas para atacar la zona de Monte Longdon (artillería terrestre británica)... pero el enemigo aéreo tampoco había bajado la guardia... los daggers se toparon con una PAC británica (probablemente integrada por el Lt Cdr THOMAS (XZ 455) y el Lt HARGREAVES (ZA 177) y debieron escapar.

La otra escuadrilla (GAUCHO) que había quedado reducida a dos aviones voló sobre nubes hasta 100 millas antes de Malvinas; comenzó el descenso y cuando, luego de atravesarlas, se acercaron a la superficie del mar, descubrieron -50 millas al Sur del Estrecho de San Carlos- a un elegante helicoptero Sea Linx (XZ 233) y se dispusieron a atacarlo. En realidad, personificaban a la perfección a dos grandulones patoteros

que quieren pegarle a un jovencito !.. (18)

"La Fragata "CARDIFF" relevó a la "EXETER" como CIC (centro de Control aereo) en el Estrecho de San Carlos, el 13 de Junio, un dia que iba a ser memorable para su helicoptero: Mientras retornaba de una búsqueda de superficie, cerca de 50 millas nauticas, hacia el sur del Estrecho, armado con un misil Sea Skua (antibuque) la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fué pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que todo estaba normal. Sin embargo un vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (del Grupo 6)entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida -sin éxito, desde atrás del helicoptero. El piloto de XZ 233 (Lt.C. H. CLAYTON) inmediatamente viró a babor y picó hasta nivel del mar, mientras el segundo dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente..."

El piloto británico sabía muy bien las técnicas de defensa para estos casos (las cuales le dan grandes ventajas al helicoptero) y las aplicó a la perfección.

Nuestros "cazadores", los mismos ases que el 1º de Mayo habían logrado el mayor exito de la jornada al averiar seriamente a un Destructor británico (pag)aquí, -el elefante ante el raton- le hicieron dos pasadas al helicoptero... ~~yhmaxtexpudieron~~ tirando con sus cañones de ~~abordo~~ 30 mm... y no le pudieron pegar ! . .

Y se retiraron rumbo al continente... talvez un poco avergonzados.... pero con la conciencia tranquila.. ! Sí que habrá sido un dia memorable para el Lt CLAYTON y su copiloto, el Lt P.K. HULLET !

Posteriormente, a las 15:15 decolaron los ZEUS, desde Rio Gallegos... Era la última escuadrilla (reducida) de los cazabombarderos dagger en estar presente en la Batalla aérea de nuestras Islas Malvinas. Iban acompañados por dos cazas interceptores -los Mirage III- (TRITON). Llevaban el mismo objetivo que los anteriores: Piezas de artillería en Port HARRIET.

La meteorología en el archipielago desmejoraba progresivamente, en la zona del objetivo; había stratus cúmulos y cúmulos con algunos claros pero esto no permitía un buen descenso con rumbo al objetivo en forma visual, que permitiera detectar y apuntar correctamente a este tipo de blanco puntual y bien enmascarado. Pero lo peor fué que el radar Malvinas les informó que -en su mismo nivel de vuelo- se les acercaba una PAC. Los VULCANO entonces eyectaron sus cargas externas y as-

cendieron hasta 35.000 pies, donde orbitaban los Mirage III.

Si los dos harriers tomaban altura se iban a encontrar con una patota (6 Mirage)... pero, por supuesto los FRS 1, informados por sus controladores de la situación, solo se mantuvieron abajo, por si alguno quisiera descender... y con ello lograban su objetivo defensivo.. la Artilleria de Port Harriet -talvez sin que sus servidores lo comprendieran- había sido defendida eficazmente por su aviación.-

Debemos destacar que cuando esta salida (ZEUS)se estaba preparando en la Base de Rio Gallegos, se produjo un acto heroico por parte del Suboficial Auxiliar (13124 - Armero de la FAA) P.P.MIRANDA, quien encontrandose manipulando las bombas de 250 Kgs, ya instaladas en los aviones -a efectos de modificarles su tiempo de retardo, dado que se había ~~modificado~~ cambiado, a último momento la altura de ataque- rozó, con la manga de su campera, una espoleta, la cual se activó e inició su proceso de ignición. Si no era desenroscada de inmediato y arrojada lejos, la espoleta haría explotar esa bomba... y con ellas los cuatro aviones y sus bombas afectando tambien al personal -incluído los pilotos- que se encontraban en las inmediaciones... El suboficial MIRANDA, dió la alarma e inmediatamente -con su serenidad y destreza acostumbrada- logró retirar la espoleta y arrojarla, justo cuando casi se iniciaba la deflagración... había nacido de nuevo, ahora en la FAA, el místico Sargento Facundo (?) CABRAL. Arquetipo de los suboficiales argentinos !

Por este -y otros dos actos similares- este glorioso suboficial aeronautico - quien hoy cumple humildemente sus tareas en nuestras bases aéreas -aunque forma condores con su sola presencia- fué propuesto para recibir la maxima condecoración de "La Nación Argentina al heroico valor en combate".-

<u>Al anochecer</u>

A las 15:30 horas despegó desde Comodoro Rivadavía un imponente C-130 (PATO), llevando en su bodega , un cañon de 155 mm, proyectiles, suero, etc. con destino a la Base Aerea Militar MALVINAS. Era el mismo que, desde hacía dos dias intentaba cruzar y que, por distintas causas tácticas, no lo lograba. Siete tripulantes argentinos que realizaban el cruce más peligroso -quizas- pués ya la pista estaba a la vista de las tropas británicas y su artillería, en cualquier momento, la alcanzaría ~~la pista~~. Además el enemigo -ya muy molesto por estas afrentas que le hacia la Fuerza Aérea- estaba decidido a emplear todos los medios para terminar de una vez con estas demostraciones que en nada correspondían a su prestigio.

Mientras se aproximaban razante -peinando las olas- a Malvinas, transcurrió la tarde, el anochecer... y llegó la noche -lo que

les daba algo más de seguridad: el enemigo solo los podría detectar con medio electrónicos, excepto cuando estuvieran -expuestos a las vistas-aterrizados en la pista de Malvinas.

En el diario de guerra, de la 3a Bateria antiaérea (de la FAA) en el aeropuerto de Malvinas, relata con forzada pero admirable síntesis, estos intensos momentos:

"19:00 Un Hercules hace pasaje sin poder aterrizar.

19:10 Aterriza, bajamos otros cañon de 155 mm y munición.

19:30 Alarma roja, el Hercules está en tierra, corta todo (detiene los cuatro motores)se sienten los cañonazosy las bengalas desde la orilla.

20:00 Se vá el Hercules."

Mientras se encontraban en tierra, su Comandante de Aeronave, un joven Capitan de 35 (?) años.- era quien tomaba las grandes decisiones. Subordinado técnicaXXXX y funcionalmente a él se encontraba su Navegador, un Comodoro de 50 años.Así son las reglas operativas de las tripulaciones de Transporte. El Navegador solo hacía valer su antiguedad para exigir su puesto en el combate... Tuvo la inmensa dicha de tripular -como navegador- el C-130 en la primera misión de esta Batalla (el 02 de Abril) y en esta, que sería la última del sistema... y sobrevivir... y ser ejemplo vivo hoy, en nuestra Patria, del modelo del Navegador de la FAA... del Oficial Superior de nuestras Fuerzas Armadas... es decir: del argen ino con "orgullo nacional".-

Volvamos entonces, al Comandante del PATO:

Como dijimos, todo esto causaba gran irritación en el mando británico: (19)

"Las condiciones meteorológicas no impidieron el aterrizaje de un C-130 (Hercules) argentino en el aeropuerto de Stanley, esa noche, como en la mayoría de las noches anteriores.

Esto fué informado por dos observadores de la red de artilleria, arguyendo que ellos pudieron ver las luces del campo de aterrizaje de Puerto Stanley y el aterrizaje del C-130. El Mayor Armitage, en el Puesto de Comando de la Brigada, trató de reglar el tiro sobre la pista de aterrizaje. Cuándo le fué informado correctamente, que aún la batería más cercana al aeropuerto, esta-

ba fuera de alcance, Holroyd Smith gritó :"Digales que apunten los malditos cañones hacia arriba y lo intenten" - una orden de fuego que probablemente haría empalidecer de horror a los instructores de tiro de artillería de Larkhill !

La explosión fué un reflejo de la frustración sentida por la totalidad de la Brigada, de que el bloqueo aéreo no era efectivo. La batería disparó, pero, como se esperaba, no alcanzó a la aeronave.

Si los argentinos no se hubieran rendido al dia siguiente las baterías habrían avanzado y los cañones del Regimiento 29 Real de Artilleria, habrían impuesto el bloqueo aéreo"

Esta apreciación del Brigadier (Infante de Marina) J.THOMPSON nos merecen tres importantes reflexiones:

(I)Que, efectivamente, nuestros aterrizajes en Malvinas, aparte de las ventajas, morales y materiales, que representaban para nuestros defensores, provocaban "frustración... en la totalidad de la Brigada" (de Cdo 3).

(II) Que reconoce aquí que el bloqueo aéreo que pretendía imponer Woodward "no era efectivo"

(III) Pero hay además, algo mucho más importante para nuestro profesionalismo y es que: En este caso, quien había logrado contener ese bloqueo aéreo, no era la aviación argentina, sino sus fuerzas terrestres, en general y su artillería en particular.

Thompson afirma correctamente que, si la batalla hubiera continuado solo un dia más, SU artillería (y no el arma aérea de la Task Force) hubiera impuesto el bloqueo aéreo.

Nosotros -los aviadores argentinos- completamos su pensamiento y decimos esto otro: Esta noche, quienes le impidieron -al Infante de Marina británico- concretar ese objetivo y por lo tanto posibilitaron el aterrizaje del PATO en la Base de Malvinas, fueron las Fuerzas Terrestres argentinas, defensoras de Puerto Argentino. La Fuerza Aérea solo"explotó" esta ventajosa situación, en esta noche especial.-

La medianoche...el último ataque de la Fuerza Aérea Sur.

Cuando el C-130 navegaba de vuelta, razante, cruzando el oscuro Atlantico Sur, despegaban desde el continente (Rio Gallegos) los últimos Canberra del conflicto (BACO) -oscuros y resueltos- en cuyos comandos iban dos tripulaciones que, los dias pasados, habían intentado llegar al objetivo y sus aviones no habían respondido. Este dia sus mecánicos habian trabajado incansablemente y los dos Mk 62, parecían un reloj... que no fallarían.

Cada uno portaba 5 bombas de 500 kgs cada una y su blanco era Port Hariet House. Llegaron a la Isla Soledad por el Sur, sobrevolaron Punta Aguda y desde allí apuntaron al Monte Kent. En contacto con el radar Malvinas y proximo al lanzamiento el numeral uno se desvió un poco al Este y el dos lo perdió de vista. Entonces éste siguió por su propia navegación al objetivo -ya a pocos segundos- y entró primero al blanco lanzando su poderosa carga.

Hasta ese instante no existía reacción antiaérea, pero inmediatamente a sus impactos el cielo se convirtió en un infierno. En esos instantes se disponía a lanzar sus bombas el numeral uno (que ahora venía detrás) y lo hizo, pero casi simultaneamente fué alcanzado por un misil Sea Dart de la HMS EXETER, que le voló un ala y su avión comenzó a caer en una especie de tirabuzón chato (como una hoja que cae). Su piloto ordenó la eyección del navegador... pero éste no respondia... insistió varias veces hasta que se encontraban a unos 6000 de altura y... se eyectó solo (seguramente el heroico navegador había sido afectado por la explosión del misil) cayendo en el mar, proximo a la costa, en las proximidades de Fitz Roy, donde infló su bote y fué arrastrado a la costa. Fué hecho prisionero por las fuerzas británicas que ya ocupaban ese terreno.

El BACO 2 evadió el intenso fuego antiaéreo y una Pac que se le acercaba mientras escapaba, lanzando chaff y bengalas en ascenso para 41.000 pies. Vió los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino... Sus bombas habian ~~caídos~~ dado -otra vez- muy próximas al puesto de Comando de MOORE (ahora acompañado por WILSON)...

Cuando el BACO dos navegaba de regreso a casa y nuestro meridiano marcaba las 00;00 indicando que entrábamos en el 14 de Junio, el PATO (C-130) sobrevolaba ya la ciudad de Comodoro Rivadavía. Sus tripulantes, si bien distentidos y con la sensación de seguridad que da descubrir la Base Aérea entre las luces y sombras de la noche... no podían paladear completamente la sensación de felicidad que experimenta un combatiente cuando tiene la convicción de haber cumplido la misión. Sus pensamientos habían quedado atrapados por la visión de aquellos hermanos que habían visto deambular por las adyacencias de la pista de Malvinas...

Unos 500 Kms más al sur, acercandose a las costas de Rio Gallegos y en pantalla de su radar, el BACO 2 descendía lentamente -cansadamente- tambien rumbo a casa...

La Fuerza Aérea Argentina comenzaba a recoger -los seguirían los heroicos defensores de Malvinas- que soportarían ahora la experiencia del prisionero- decíamos recoger en su seno a los Hombre Nuevos que

había mostrado, a la consideración de sus conciudadanos y a quienes venía engendrando desde muchos años atrás...

Ellos habían fulgurado brevemente sobre Malvinas porque allí Dios (y el gobierno británico) les habían dado la oportunidad...

Seguramente, desde una estrella, montado en su blanco caballo el General San Martin, volvía a decir:

"LOS SOLDADOS DE LA PATRIA NO CONOCEN EL LUJO, SINO, LA GLORIA" (20)

420

Capitulo XII - Los últimos ataque s de la FAA
(llamadas)

(1) Se recomienda ampliar esta ilustración, recurriendo al Libro Operaciones Terrestres en las Islas Malvinas -Cnel CERVO et al- Circulo Militar - Año 1985.
(2) "Una cara de la moneda" Editorial Hyspamerica -Bs.Aires -1983-pag 370
(3) Tambien referida en pag 223 -Cnel CERVO et al. ob cit.
(4) Relato del 1er Ten. J. MICHELOUD.
(5) R.A.BURDEN et al -Arms & Armour Press Ltd-London - FALKLANDS The Air War - pag 221
(6) Mayor R. PALAZZI Comandante del citado vuelo
(7) ~~Cnel CERVO et al ob cit pag 236/7~~ Al Respecto dice el Libro británico Falklands The air war - ob cit. pag 380 :"Peter Squire (XZ 992) ejecutó la última misión del dia, lanzando a las 15:23 (desde el portaviones) y armado con bombas de 500 kgs para atacar posiciones en el Monte Lonte Longdon. Trés misiles Blow Pipe le fueron lanzados a él y a su numeral (Mark Hare' Harris -XZ 133), los dos primeros resultaron cortos pero el tercero explotó a unos treinta metros arriba del GR 3 de B Harris... una enervante experiencia !
(8) R.A. BURDEN et al - ob cit pag 221.
(9) M.P.CARBALLO - Dios y los Halcones-Edit Siete dias -año 1983 -pag 178 Transcipta parcialmente.
(10) Radial. Dirección, dada en grados de una circunferencia cuyo cero apunta al norte, referida a un observador que, en este caso se encontrara en Pto.Argentino.
(12) Cnel CERVO et al -Ob cit. pag 232

(11) Efectivamente, uno de los defectos que poseía el radar "Blue Fox" del Sea Harrier, era que no cubría su emisión hacia la zona inferior del plano de vuelo. Por lo tanto un avión que volara por debajo de él, razante, no sería adquirido. Hoy ya han subsanado esta deficiencia.
(13) J.Ethell & A.Price - AIR WAR SOUTH ATLANTIC - S.&Jackson- LONDON pag 205/6
(14) Surrey - Ian Allan Ltd. pag 7.-
(15) M.P.CARBALLO -ob cit - fragmente de una narración. Pag 185.
(16) M.P.CARBALLO -ob cit - pag 189
(17) Se trata de una canción, con musica de zarzuela ~~española~~ con fingido acento español que siempren cantan los pilotos de caza, argentinos cuando estan muy "alegres" y dice; "Y... no hay quien pueda... y no hay quien pueda.
Con la gente cazadora... Y no hay quien pueda...
A lo menos por ahora..! (No es el mejor ejemplo de agudeza inte-

28

lectual que pueda caracterizar a un ~~cazador~~ profesional argentino... pero nunca nadie más -después de esta ~~momento~~ guerra- la olvidará... El "Pianito", al escucharla en estas fantásticas circunstancias, talvez no haya imaginado que su papá.. otro inolvidable aviador de caza.. había visto nacer ese que él llama "nuestro viejo grito de guerra"!

(18)R.A.BURDEN et al -Ob cit -pag 309

(19)J.THOMPSON -Leo Cooper y asociados -Londres 1985 pag 179. Citado por Cnel M.P.BALZA en "OPERACIONES TERRESTRES EN LAS ISLAS MALVINAS - Circulo Militar - Bs.As. 1985

(20)Proclama a los habitantes de Lima - Documentos del Archivo del General SAN MARTIN ? Tomo XI p.421.-

CAPITULO XIII - NUESTRAS CONCLUSIONES

1

"No nos ensoberbezcamos con las glorias, y aprovechemos la ocasion de fijar la suerte del pais de un modo sólido y tranquilo!"
General D. Jose de San Martin
obras completas - B. Mitre 1940 Vol V pag 277

Por qué la guerra

El Reino Unido de la Gran Bretaña, que ocupaba nuestras Islas Malvinas desde 1833, sin mayores riesgos y a un bajo costó, se percató a partir de 1965 que la situación comenzaba a complicarsele debido a la intervención, en dicho diferendo, de las NACIONES UNIDAS, organización que, en su política de descolonización mundial, invitaba a los gobiernos britanico y argentino a que "encontraran una solución pacífica" al problema Falklands/Malvinas, teniendo en cuenta los "intereses" de los isleños.

Esta recomendación fué asumida -al comienzo- ~~de buena fé~~ por ambos gobiernos y se trabajó en el camino lógico: reconocer nuestra soberanía sobre dicho archipiélago, una vez que el gobierno británico se asegurara la satisfacción de requisitos (referidos a sus pobladores) por parte de nuestro país, emitiendose el 14 de Agosto de 1968, el Memorandum de entendimiento por parte del Gobierno británico que así lo reconocía. (admitia)

Pero esta ~~honesta~~ intención, ~~que seguía los carriles de la razón,~~ movilizó en su contra intereses particulares británicos(entre ellos el lobby FIC - Almirantazgo, etc) y otros extranacionales (en especial la Marina estadounidense y el Secretario de Defensa C. WEINBERGER)- que trabaron el accionar del gobierno (Laborista) británico, el cual a poco cedió, comenzando entonces un proceso de dilaciones y acciones encubiertas que tal gobierno se vió forzado a ejecutar para satisfacer, por un lado esas presiones en su frente interno y por el otro para no dañar sus relaciones con la Republica Argentina, donde posée intereses culturales, económicos y políticos de gran importancia; donde habita una importante comunidad de ciudadanos y descendientes de su nación, donde la corona posée vastas propiedades en su territorio, donde existen emprendimientos industriales y tecnológicos vinculados a su propia nación y finalmente cuyo concurso oficial es imprescindible para el mantenimiento geopolítico y funcionamiento de dichas Islas, mares adyacentes y territorio antartico, de su interés.

Esta política británica que sigue entonces (dual, dilatoria y descomedida) ante una Argentina que había esperado casi 150 años, cumplimentando todas las exigencias legales internacionales, para arribar a una solución pacífica, produjo, en nuestro país, a fines de la decada del 70, ~~una clara irritación~~ decepción gubernamental, la cual decidió variar la ~~serena y paciente actitud~~ política que se había mantenido hasta en-

tonces y se tradujo en actos, tambien descomedidos, tendientes a demostrar a Gran Bretaña que la paciencia se estaba acabando en Buenos Aires.

Estos actos argentinos produjeron -en la metrópoli imperial- alarmas automáticas en su eficiente aparato de Defensa Nacional y pusieron en marcha, tambien automáticamente (podríamos decir) planes militares ("de contingencia")que delineaban las posibles reacciónes británicas ante ~~los agravios~~ hechos argentinos previsibles... ~~Antes que el aparato político estatal argentino los~~ con antelación a ser vistos, se concibieran!! Estas, y otras razones incidieron para que nuestro país ni siquiera intuyera la reacción que habian provocado (en Londres) sus actos de descortesía manifestados en oportunidad -principalmente- del incidente naval ARA STORNI/HMS SHACKLETON o cuando la instalación científica argentina en la Isla de THULE (Sandwich del Sur).

Estos planes militares británicos fueron progresando normalmente y llegaron a completarse hasta detalles operativos y logísticos que confirmaban su factibilidad militar.

A comienzos de la decada del 80, razones puramente políticas motivaron que el gobierno de turno -ahora Conservador- considerara con mayor seriedad la probable ejecución de estos planes militares, siempre y cuando el accionar político lograra que Argentina apareciera nítidamente, ante la opinión mundial, como país agresor.

Esto -nuestra agresión- justificaría el condigno castigo por parte de Gran Bretaña (y el apoyo NATO correspondiente) y podría entonces recuperarse las Islas, fortificarlas consecuentemente y escapar sabiamente a la intervención de las Naciones Unidas, foro a la que la había llevado la paciente y honesta política diplomática argentina.

Y entonces la habilidad (e inescrupulosidad) política del gobierno conservador británico, produjo con maestría acciones ~~estratégicas~~ tácticas de proyección que llevarían, al país víctima, a tener que enfrentarse militarmente a una situación de hecho: La toma por la fuerza de sus amadas Islas.

Y el gobierno argentino de entonces (Proceso de Reorganización Nacional) cayó en la trampa... y fué a la guerra con las maximas desventajas:

+ Anticipadamente a lo que había previsto recientemente. Cuando recién comenzaba a esbozar una alternativa militar y no tenía los planes suficientemente elaborados.
+ ~~Ofuscada~~ confundida lo necesario para no advertir que no solo se enfrentaría con Gran Bretaña (a la que no le tenía mayor temor pués ya la había vencido en otras épocas y circunstancias) sino con toda la alianza con que venía acompañada, en todos los terrenos, por

424

toda la NATO (Europa y Estados Unidos !) poseedora de la totalidad militar y económica de Occidente.

+ Empobrecida y ~~desorganizada~~ materialmente lo suficiente para contar con el menor equipamiento militar relativo de toda su historia.

+ Conducida políticamente por un gobierno militar al cual su población soportaba desde hacía seis años, el cual estaba lo suficientemente desacreditado internacionalmente, que no poseía la menor legitimidad jurídica o constitucional y que por lo tanto las acciones que produjera (de acuerdo a la instigación que se le aplicara) permitirían demostrar -a la perfección- la imagen agresora que la Gran Bretaña deseaba acuñar y explotar en su acción sicológica total para justificar su "~~reparación~~".

+ ~~Enemistada acervamente~~ con su nación vecina vertebral (Chile) con la cual sus gobiernos (que no habían cambiado para entonces) casi llegan a la acción armada , en el año 1978, por el diferendo del Canal de Beagle. Lo cual garantizaba una tácita (aunque real en los hechos) alianza británica con dicha nación para las operaciones militares (llamemoslas "secundarias") que pudieran necesitarse.

Es necesario escribir todo un voluminoso libro para analizar -con objetividad- las responsabilidades oficiales argentinas por no haber evitado caer en esta trampa (1a). ~~Pero eso no ha sido el objetivo de este libro ni tampoco nos consideramos con capacidad técnica~~ ni vocación para ~~hacerlo~~. Solo daremos -mas adelante- las principales enseñanzas que surgen de algunos aspectos del hecho en sí, para nuestro perfeccionamiento futuro. La experiencia en carne propia se asimila profundamente.

Pero tambien deseamos afirmar que, a pesar de los errores o carencias que estos conductores políticos de ese momento ~~puedan haber~~ cometido y que los llevó a la trampa estratégica británica sin siquiera sospechar, lo cual hemos demostrado en este libro; en cambio participamos de su noble intención al haber decidido lo que la gran mayoria de los argentinos deseaba hacer: defender el honor (el orgullo diría el General San Martina) nacional e intentar, con honestidad, cumplir el sueño de todo argentino: Recuparar nuestras Islas Malvinas ! Este hecho -a nuestro criterio- los reconcilia con la historia, ~~a pesar de errores y desaciertos anteriores~~.

La sorpresa nacional

Y es ahora, llegados a la inevitabilidad de la guerra, que deseamos analizar cual fué la sorpresa que dió Argentina a la Gran Bretaña, a sus aliados y al mundo, una vez que ésta la llevó a las operacio-

425

nes militares en inferioridad absoluta de condiciones. Esta sorpresa se refiere a la constatación, en aquellos dias, de la aparición repentina -una vez más- del ESPIRITU NACIONAL ARGENTINO.

Como lo sabemos los habitantes de este bendito país (y aquellos intrigados historiadores extranjeros que nos estudian) nuestro espíritu nacional surge -hasta ahora- esporádicamente en la historia argentina.

Es autentico y mayoritario pero -hasta hoy- no se lo ha obserdo que permanezca mucho tiempo en la conducta de los argentinos, sino que solo fulgura en oportunidades muy particulares, normalmente en circunstancias de grandes peligros o expectativas nacionales. Es algo así como el caracter de un joven que aún no expresa con permanencia su verdadera personalidad... pero que se intuye !

Cuando la República Argentina se vió forzada a invadir las Islas Malvinas, el 02 de Abril de 1982, el primer aspecto que sorprendió a la opinión pública mundial en general, y al mando bélico británico en particular, fué la reacción afirmativa de su población.. e incluso de la numerosa y extendida comunidad británica en nuestro país. Esta reacción fué de absoluta aprobación de la actitud asumida por el gobierno argentino de recuperar nuestras Islas Malvinas y, más aún, en la forma -incruenta aunque energica- en que se la ejecutó. Tal como lo manifestó el Contralmirante C.A. BUSSER, Comandante de la Fuerza de Desembarco argentina, cuando se acercaba a Malvinas, abordo del ARA Cabo San Antonio, en su histórica proclama:

"Nuestra misión es la de desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Eso es lo que vamos a hacer !
El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación.
En esas Islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y por lo tanto deben ser tratados como lo son todos los que viven en la Argentina.
Ustedes deberan respetar estrictamente la propiedad y la integridad de todas las personas. No entrarán a ninguna residencia privada si no es necesario por razones de combate. Respetaran a las mujeres, a los niños, a los ancianos y a los hombres."

Y luego de ordenar otros aspectos y agradecer al Grupo de Transporte, que los había ~~xxxxxxxxxxxxx~~ llevado hasta esas benditas playas, finalizaba:

"Mañana ustedes seran los vencedores. Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la guerra y generosa en la victoria. QUE DIOS LOS PROTEJA !!"

426.

Que no queden dudas de que estos conceptos eran totalmente compartidos por TODOS los argentinos, sin excepción, cuando a pocas horas de que el Almirante la lanzara en su historico buque, se enteraron del hecho...Lo manifestaron entonces en sus casas embanderadas, en las plazas, en las calles y campos de todo nuestro país.

Argentina auténtica había mostrado su DIGNIDAD, su orgullo nacional... había actuado MORALMENTE y no agresivamente como el enemigo la presentó. Lo había hehho en una operación militar conjunta de grán calidad profesional y -como es su estilo- demostrando su calidez humana, al planificarla y ejecutarla en forma INCRUENTA y finalmente con el ~~honesto~~ proposito de afirmar su derecho y OBLIGAR A NEGOCIAR al Reino Unido. Que era a lo que éste se había negado a hacer en los últimos años, con el uso de engañifas reiteradas que burlaban ~~la buena fé~~ posición argentina.

Todo esto enorgullecía, en aquella época a los argentinos quienes entendían muy bien que esta actitud nacional estaba clara y honestamente destinada a ~~FORZAR~~ conducir el problema mediante UNA NEGOCIACION, que la ONU había impuesto en 1965: 17 años antes !

Pero, como hemos demostrado (Cap I y II) el plan del gobierno conservador británico era otro y, cuando conoció y evaluó esta clara reacción del pueblo argentino no la tomó en consideración y prosiguió con impavidez en sus planes militares y de acción sicologica trazados...¿A esto se lo llama gobierno de hierro?... o de piedra?!

El hecho es que llegamos a la guerra ! y en ella, en la medida que se asimilan los dolores y sacrificios, tambien se aprenden las grandes lecciones: Prerrogativas casi exclusivas de los beligerantes !

La primera gran Lección:

Los argentinos entonces aprendíamos la gran lección:

"Para defender a la Patria, no solo se necesita "Orgullo nacional" (eso lo demostramos)tambien es imprescindible un buen SISTEMA DE DEFENSA NACIONAL" (y eso NO lo demostramos en este conflicto).

La guerra es un fenómeno político dentro del cual el accionar militar es solo un pequeño aspecto. Para detectar el peligro (en primer lugar) y luego para analizar, planear y comandar el fenómeno consecuente, se debe poséer un SISTEMA que pueda:

- observar los disímiles factores constituyentes, interrelacionarlos y usarlos en provecho propio (a pesar de su signo) y finalmente controlarlos en todo momento a fin de que no se desvíen de la dirección deseada.

Un buen sistema de defensa no necesariamente significa "preparación para la guerra". En xxxxxxxxxxxx la mayoria de los casos sirve para EVITARLA !!

Y en el caso de la guerra de Malvinas, hubiera servido, de poseerlo Argentina, justamente para detectar con claridad la trampa tendida y por lo tantoEVITAR LA GUERRA inducida. Lo que se necesita no es un sistema de guerra, sino de defensa !

Gran Bretaña, en esta guerra nos demostró cómo su admirable sistema de Defensa Nacional:

- Detectó, en tiempo y espacio, el peligro a sus interes y objetivos nacionales.
- Proporcionó toda la estructura que necesitaban el poder político para planificar, en profundidad ~~sabiamente~~, su accionar estratégico a fin de lograr sus propios objetivos.
- Presentó, con la mayor anticipación, las opciones que podían emplearse y permitió que la maxima autoridad política adoptara sus resoluciones.
- Durante toda la evolución del conflicto -a partir de 1976- permitió el control, la supervisión y actualización de los planes trazados.
- cuando el poder militar fué lanzado a la acción, Proporcionó la coordinación de todos los otros factores (internos e internacionales) que integraban la situación (diplomáticos, económicos, de acción sicologica, propaganda, etc) y el comando y control centralizado de todos ellos.

En Gran Bretaña este sistema, ubicado infraestructuralmente en el Ministerio de Defensa (MoD)es dirigido por el Primer Ministro, desde el COMITE DE DEFENSA.

En la República Argentina no existía, ni existe hoy - a casi 10 años de la guerra de Malvinas !! Nada que ni siquiera se asemeje, aunque fuera primariamente a éste -que posée el país que nos venció ANTES de iniciar la guerra !!

Pero no vaya a pensarse que ésta es una responsabilidad MILITAR... No es así; la responsabilidad de diseñar, montar y operar un sistema de Defensa Nacional es una RESPONSABILIDAD POLITICA (del Poder político). Dicho poder tiene -desde poco después que finalizó esta guerra- varios proyectos (buenos y baratos) para decidirse a construirlo sin mayores esfuerzos financieros.

La Defensa nacional es una disciplina y responsabilidad del Poder político de nuestra NACION. No asumirla es traicionar a la Patria y poner en peligro la seguridad bien entendida de todos sus habitantes.

La sorpresa militar... que sigue produciendo asombro

Cuando la Task Force intentó recuperar, el 1* de Mayo, nuestras Islas Malvinas, se encontró con otra sorpresa, ahora de caracter militar.

La débil oposición encontrada para la recaptura de Georgias y toda la inteligencia que había alimentado la planificación militar británica (que aparentemente no evaluó la capacidad -moral- de la Fuerza Aérea Argentina) indujo al Comando de la Task Force, instalado en los campos golfísticos de Northwood, a concebir que la resistencia militar argentina en Malvinas, percatada -por su propia inteligencia- de la tremenda potencialidad disuasiva de esa flota, aceptaría una rendición honorable ese 1° de mayo de 1982 (2).

Por ello, luego de un contundente ataque aeronaval inicial - "un tirón de orejas" - se acercaron confiadamente a nuestras costas intentando helidesembarcar las primeras tropas especiales que dirigían THOMPSON & CLAPP, para controlar la rendición argentina (2).

Y allí y entonces tuvieron la primer sorpresa militar protagonizada, en esta oportunidad, por la Fuerza Aérea Argentina. O, como dijo el VAlte Woodward, dos años después: "Mejor dicho... jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron .."(pag).

Como hemos tratado de demostrar, aquellos "pilotos" (Oficiales Aviadores Militares)"hicieron lo que hicieron" porque los animaba un ESPIRITU, una moral.. una tradición sanmartiniana, que los movía, desde lo íntimo de su alma a actuar así, para defender el derecho de su Patria al respeto y a la buena reputación, a una manera de ser, a una cultura peculiar, al propio desarrollo... enfin al HONOR Y ORGULLO NACIONAL y esto -creemos- lo entendió el mundo y cada vez lo vé con mayor claridad en la medida que se extingue la acción sicologica enemiga.

Esa reacción aérea inicial argentina, NO PREVISTA por el enemigo (reacción que, por otra parte no fué mayormente elaborada por la conducción estratégica operacional argentina... sino más bien instintiva de la FAA) averió a su buque insignia (HMS HERMES) no seriamente en el orden material pero sí desde el punto de vista moral y además casi destruyó a un Destructor D-42 (o destruyó?) que cañoneaba Puerto Argentino en horas diurnas, cuya artilleria antiaérea conjunta derribó este dia 3/4 aviones Harriers...

Esa inesperada reacción aérea y antiaérea argentina los obligó a retroceder y reconsiderar sus planes (militares y políticos) para la recuperación en fuerza de nuestras Islas Malvinas. Y debieron transcurrir entonces 20 peligrosos (para la conducción política britanica) dias.

Esta sorpresa aerea y antiaerea militar inicial se repitió, como una constante, a lo largo de todo el conflicto y produjo, de parte de ARGENTINA, estos logros principales:

-HMS SHEFFIELD - Hundido el 4 de Mayo por nuestra Aviación Naval (~~XXXXXX~~ Sistema Super Etendard - Exocet AMM 39. (ARA)

4.100 TON

429

8

-HMS GLASGOW- averiado seriamente y dejado FUERA DE COMBATE el 12
(4.100 Ton) de mayo por el Sistema A 4B -Bomba Mk 17 (FAA)

-HMS ARDENT - atacada ~~xx~~ el 21 (HUNDIDA el 22) de Mayo por los sistemas A 4B- M V/ bombas Mk 17 de FAA y A 4Q/bombas 250 kg Snakeye.(ARA). En el "Bomb Alley"
(3.260 Ton)

-HMS ANTELOPE- atacada el 23 (HUNDIDA el 24)de Mayo por el sistema A 4B (FAA) bombas Mk 17. En el Bomb Alley"
(3.250 Ton)

-HMS COVENTRY -atacada y HUNDIDA el 25 de Mayo por el Sistema A 4B/Mk 17 (FAA) al norte del "Bomb Alley".
([illegible] Ton)

-SS ATLANTIC CONVEYOR - atacado el 25 de Mayo (HUNDIDO el 28) por el Sistema Super Etendard/AMM39 - al Norte Isla Soledad.(ARA)
([illegible] Ton)

-HMS SIR GALAHAD - Atacado el 08 Junio (HUNDIDO posteriormente por los británicos como tumba de guerra) por el Sistema A 4B/BRP 250k (FAA)
([illegible]4 Ton)

-HMS ANTRIM -atacada el 21 de mayo (FUERA DE COMBATE) continuó operando como buque de enlace con Georgias, por el Sistema M V/MK17 y A 4B/Mk 17 en el Bomb~~x~~ Alley.- (FAA) Vendida posteriormente por G.B. a la Marina chilena
([illegible])

-HMS ARGONAUT - Atacada el 21 de mayo (FUERA DE COMBATE) y retirada del TOAS, por el Sistema A 4B/Mk 17 (FAA) Tambien atacada con cohetes, mismo dia por un MB 329 (ARA)
(3.200 Ton)

-HMS SIR TRISTRAM -Atacado el 08 de Junio (FUERA DE COMBATE) sirvió de alojamiento de tropa, después del 14 de Junio y fué remolcado posteriormente a un Museo británico; por el Sistema A 4B/BRP 250 kg (FAA) En Bahía Agradable.
([illegible])

-HMS INVINCIBLE - Atacado el 30 de Mayo (AVERIADO) y reparado, por el Sistema SUE/AMM39(ARA)-A 4C/BRP 250 kg(FAA)

- F-4 (del HMS FEARLESS) Atacado el 08 Junio (HUNDIDO)por el Sistema A 4B/BRP 250 kg, en Bahia Agradable - (FAA)
([illegible] Ton)

-HMS BRILLIANT - Atacado el 12 May (A 4B/Mk 17) ~~xxxx~~ Al Sur Pto Argentino y el 21 de Mayo (MV/Mk 17) en el Bomb Alley. Ambos sistemas de la FAA - AVERIADO.

-HMS BROADSWORD - Atacado el 21 de Mayo (dos veces por el sistema MV/Mk 17) y el 25 Mayo (por el sistema A 4B/Mk 17) Ambos sistemas de la FAA. AVERIADO.

-HMS ARROW - Atacado el 1-Mayo (Sistema M V/BRP 250 kg) yel 24 Mayo (Sistema A 4C/BRP 250 kg) Ambos sistemas de la FAA. AVERIADO

-HMS ALACRITY - Atacado el 1-Mayo (Sistema MV/BRP 250)- AVERIADO - (FAA) a 15 millas de Pto Argentino.

-HMS PLYMOUTH - Atacado el 8 de Junio (Sistema M V/BRP 250 kg)en Bahia Agradable. AVERIADO) (FAA)

~~-HMS--AVENGER---Atacado-el-21-de-Mayo~~

HMS SIR LANCELOT - Atacado el 24 de Mayo (Sistema A 4B/Mk 17) en Brazo de San Carlos (AVERIADO) (FAA)

HMS SIR BEDIVERE - Atacado el 24 de Mayo (Sistema MV/Mk 17) en Brazo

O sea, para sintetizar:

LA AVIACION ARGENTINA -~~con base en tierra~~- produjo los siguientes daños a la TASK FORCE en Mayo/Junio 1982: — reconocidos por GB y dos ~~menos import~~ que no reconoce

7 (siete) BUQUES HUNDIDOS - Total 38.760 Ton.

4 (cuatro) BUQUES FUERA DE COMBATE - Total 19.174 Ton

9 (nueve) Buqes AVERIADOS y reparados en el Teatro de Operaciones

Estas cifras nos merecen -públicamente- estas dos principales reflexiones:

(I) Si la Aviación (COSTO) Argentina hubiera poseído un armamento eficiente y apto para esta tarea (es decir, si al menos todas las bombas hubieran explotado) serían 20 (veinte) los buques HUNDIDOS.

(II) Estas pérdidas fueron producidas por la AVIACION CON BASE EN TIERRA. Es decir, la Fuerza Aérea y la Aviación Naval; esta última a pesar de tener capacidad para operar desde Bases móviles flotantes operó desde tierra y este hecho seguramente sirve para muchas elucubraciones que hacen los pensadores militares en todo el mundo.

Finalmente deseamos agregar que esta SORPRESA MILITAR argentina tuvo otras fascetas no menos importantes en el desempeño de nuestras Fuerzas Terrestres en Malvinas (Ejercito y Armada Argentinos) que opusieron eficaz y heroica resistencia en San Carlos, Darwin y Puerto Argentino, las cuales retardaron el logro del objetivo británico en casi un mes. ~~Dejando constancia de que no somos especialistas en esta materia militar, pero~~ Así enorgullecidos de la actuación de nuestros compatriotas en tierra, deseamos recalcar que nuestras fuerzas ~~terrestres~~ de superficie

- Le averiaron (FUERA DE COMBATE) un Crucero ligero, Clase County de 6.200 Ton -HMS GLAMORGAN, el 12 de Junio de 1982 con un misil MM38 Exocet, disparado desde Pto Argentino.
- Le derribaron (Artillería Antiaérea conjunta -de las tres FFAA) entre 14/15 aviones Harrier (3).

Las otras Lecciones Militares principales

El accionar militar conjunto. Nunca más se podrá, en Argentina, presentar batalla si nuestras Fuerzas Armadas no están integradas en su organización, equipamiento e instrucción. De lo contrario es falso decir que se tiene algo semejante a un poder militar nacional.

Hemos dicho en otros proyectos: (4)

" A pesar del culto por sus tradiciones, espiritu de cuerpo, etc. los ingleses tienen una sola escuela militar de oficiales para las trés fuerzas. Una fuente de reclutamiento e iniciación militar COMUN, donde los cadetes, asi adiestrados durante 4 años, pasan a especializarse a los respectivos "Servicios" (o Fuerza en

nuestro caso). La especialización profesional la reciben, en los siguientes años, en las escuelas propias de cada Servicio; vuelven a unificarse en la doctrina conjunta -a partir de las jerarquías de Jefe- y desde allí en más la formación profesional del Oficial está basada en el concepto de la "operación conjunta" de todas las capacidades militares del país, entendida, asumida y practicada por el hombre de cualquiera de los trés servicios. O sea que la misión, la organización y la doctrina de las Fuerzas de Defensa de la Gran Bretaña responden al concepto moderno de empleo de la "operación conjunta" y de "conducción centralizada"."

Y volvemos a decir ahora: Esta, la de imponer al poder militar la misión, organización y doctrina CONJUNTA, es tambien una responsabilidad del Poder Político!

El sistema C3I:(Comando-Control-Comunicaciones-Información) El cual podemos perfeccionar aún si le agregamos la Computación y la Interacción interfuerza -C4I2-. Este sistema fué la mayor falla institucional que presentó -a nuestro criterio- la Fuerza Aérea Argentina durante la guerra y su inexistencia produjo muchas pérdidas y una disminución evidente en los resultados operativos.

Esta deficiencia ha sido asumida por la FAA y, a pesar de las carencias materiales y económicas que todo nuestro país sufre en la post guerra, la FAA trabaja con dedicación e IMAGINACION, desde entonces para superarla.

El sistema de armas: Como habremos deducido, al meditar nuestras conclusiones, esta guerra nos dejó tambien esta otra lección:

"En un sistema de armas no solo el avión y el piloto (o tripulación) contribuyen a su excelencia, sino tambien la calidad y eficacia del ARMAMENTO que se emplea".

Es decir del artefacto (arma) que el avión lanza para destruir o dañar el blanco elegido.

Esta querra nos demostró, en especial a la Fuerza Aérea, que nuestro esfuerzo se hubiera triplicado (de 7 a 20) en su rendimiento si hubieramos poseído mejores armamentos en nuestros aviones. Armas cuya obtención no solamente dependen de factores económicos o tecnologicos, sino tambien de IMAGINACION.

El balance Nacional

Finalmente, luego de este esfuerzo por descubrir a los argentinos la verdad operacional de la Batalla Aerea de nuestras Islas Malvinas -que tan arteramente ha sido silenciada o deformada por la acción sicológica enemiga (la cual no solamente incluye al gobierno británico)- deseamos referirnos a lo que , estimamos, son los aspectos POSITIVOS (los negativos han sido profusamente divulgados) que esta guerra nos dió a

y la candidez que ar-
los argentinos, cuando por obra de la estrategia britanica, nos vimos obligados a defender el honor nacional: 11

- Respeto internacional, por Argentina en latinoamerica, en particular y en el mundo, en general. El concepto moral (espiritual) que la Nacion Argentina y su pueblo desplegaron en esta guerra, provocó una sensación de respeto y admiración estima, en mucha gente que conoce la verdad.
No hay -hasta ahora- otro país, en occidente, que, subestimado y agredido por un poderoso par, de su propio bloque, haya reaccionado -organica e integralmente- con tanta efectividad y determinación para lavar su HONOR NACIONAL. El experto frances JEAN PIERRE GILLET dice (5):
"Todo ha sido dicho sobre el coraje argentino. Agreguemos solamente que desearíamos ser persuadidos que su patriotismo encuentra su equivalente en ciertos países de la OTAN".
- Perfeccionamiento argentino para su defensa. Cuando la experiencia se sufre en carne propia -lo hemos dicho- surte mayor efecto que cuando se la recibe de lo ajeno. Aunque obviamente no se pueda entrar en detalles, el redito obtenido por las Fuerzas Armadas argentinas, en su experiencia militar es valiosísimo y está en proporción directa a la calidad de las armas y sistemas NATO que debió enfrentar. Posée enotnces parámetros que redituan en su eficiencia militar futura.
- Conocimiento Convencimiento mundial de la convicción argentina respecto a las Islas Malvinas. Después de esta guerra, a nadie en el mundo le quedan dudas que los argentinos estamos convencidos de que las Islas Malvinas son nuestras.

Aparte de haber observado el comportamiento argentino, en el orden político-militar-sicosocial-cultural, etc. la guerra indujo a muchos a estudiar el problema y confirmar la justicia de nuestro reclamo.. y nos atrevemos a creer que esto tambien se dá en un amplio espectro del mismo pueblo británico.

Para reafirmar nuestros conceptos transcribimos lo que dicen al respecto:

-Pierre Closterman (6):"Ay ! la verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo crée solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella."
- Jose Maria Carrascal (7):"No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, seran argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el

"minago cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos".

Malvinas... fuente de inspiración nacional

Pero lo más apreciado de todas las consecuencias de esta ~~bendita~~ providencial guerra es que a partir de 1982, MALVINAS se ha transformado en un espejo en el cual, por décadas, se mirará a sí mismo todo argentino, tomado individualmente o como comunidad. En otras palabras:"Dime qué piensas y sientes de Malvinas y te diré quién eres".

Estos hombres jóvenes que hemos presentado -sin retoques, tal cual son- en este libro, muestran, con humildad y sencillez cómo son y serán las futuras generaciones argentinas.

"En este mundo occidental donde la cobardía compite con la necedad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un panal hacia la luz, a la cual se deben dirigir aquellos que aún créen en las virtudes del destino del hombre, porque todos los hombres deberían estar orgullosos de ser de la misma raza que la de vuestros tripulantes." (8)

Creemos que, en Malvinas, la República Argentina ~~adueño~~ diseñó, el prototipo -el modelo- de los hombres que desea para sí. El ideal humano que ya existe en nuestra tierra -el Hombre Nuevo- y que, con humildad y sencillez se reproducirá con seguridad en el futuro.

Por más penurias, desinteligencias, despojos que tenga que sufrir en estas epocas de parto, nuestra Argentina eterna está segura de contar con ~~seres humanos~~ compatriotas, nacionales, que tarde o temprano la llevarán a su plena realización. ~~humana.~~

Es decir: desde Malvinas se recuperará la Argentina !

Aunque J.M.Carrascal se refiere a los Pilotos, no tenemos dudas que en esta sentencia estan incluídos todos los combatientes -los seres humanos- argentinos de cualquier Fuerza, arma o especialidad, que el mundo observó en Malvinas:

"Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus HIJOS que se hicieron aviadores".(7)

Y finalmente afirmamos que nuestros combatientes fueron guiados en esta guerra por las eternas virtudes sanmartinianas.
La Fuerza Aérea Argentina tuvo aquí -en Malvinas- su bautismo de fuego y fué inspirada por ese mismo espíritu militar. Las nuevas tecnologías y tambien los nuevos hombres actuaron en otros niveles de la espiral ascendente del camino del hombre.

Por ello nos animamos a decir que la Fuerza Aérea Argentina ~~-huerfana~~ carente hasta entonces de glorias militares- partiendo del espiritu militar sanmartiniano acuñó -en su mismo molde - el ESPIRITU MALVINIANO en lo que hemos dado en llamar:

"LA BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS"

(Llamadas) Cap XIII

(1a) Esta investigación se hizo en la Comisión de Analisis y Evaluación de responsabilidades del Conflicto del Atlantico Sur -CAERCAS- tambien llamada "Informe Rattenbach". Pero a nuestro juicio no fué una investigación completa y sus conclusiones fueron defectuosas debido probablemente a la proximidad de sus deliberaciones con la finalización del conflicto.

(1b) Cnel M.BALZA (Operqaciones terrestres en las Is.Malvinas) -Circulo Militar -1985 -pag 265

(2) EYEWITNESS FALKLANDS - Suffolk -Richar Clay Ltd -1983 -p 18 dice: "abordo del Canberra por lo menos uno de los Jefes de Unidad, el Ten.Cnel Malcolm Hunt, del Comando No 40 estaba informando a sus oficiales que, en el hipotético caso de que hubiera un desembarco en las Malvinas, era más que probable que tuviera lugar -solamente con propósitos administrativos*".

(3) R.MORO -La guerra inaudita -Edición Pleamar -1985 -pag 536

(4) Opúsculo del autor titulado "la Unificación de nuestras FFAA"-Ago 1983

(5) Les combatant de Mai -en Air Fan - No 61 -Nov 1983 -Paris p 28

(6) Carta dirigida al Cte en Jefe de la FAA a través de nuestro Embajador en Francia -Año 1982

(7) Diario ABC de Madrid -Mayo 1982

(8) Pierre Closterman -Carta al Cte en Jefe de la FAA -Brig Gen B.A.I. LAMI DOZO.-

435

BOLETIN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS



AÑO II
Nº 35

PARANA
Lunes 21 de Julio de 1986

sección del
GOBIERNO

SE INICIO EL 107° PERIODO DE SESIONES



El gobernador de **Entre Ríos** dejó inaugurado el 107° período de sesiones ordinarias de la Legislatura Provincial durante un acto presidido por el vicegobernador, doctor **Jorge Martínez Garbino**. Asistieron el presidente de la cámara de diputados, doctor **Adolfo Lafourcade**; los senadores nacionales, doctores **Luis A. Brasesco y Ricardo E. Lafferriere**; los diputados nacionales, **César Jaroslavsky**, doctor **Rodolfo M. Parente** y escribano **Carlos Vairetti**; ministros del Poder Ejecutivo; el arzobispo de Paraná, monseñor **Estanislao E. Karlic**; los comandantes militares de

(Continúa en Pág. 2)

(Viene de Pág.1)
la II Brigada Aérea y II Brigada de Caballería Blindada; los jefes de la policía provincial, Policía Federal, Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina con asiento en esta ciudad; subsecretarios, directores, invitados especiales, y numeroso público que colmó los palcos del recinto en su totalidad.

El doctor **Sergio Alberto Montiel** habló por espacio de 3 horas, leyendo 131 carillas y abordando 109 temas diferentes.

De esta forma rindió cuenta republicana sobre los actos de gobierno en los últimos doce meses.

En la ocasión abordó las relaciones internacionales, nacionales y locales, como así también referirse a los aspectos económicos, industriales, educacionales, culturales y sociales, además de la actividad laboral en su conjunto y de los emprendimientos iniciados.



Aspecto de la Legislatura en momentos que el Gobernador lee su mensaje

SESIONO EL SENADO

Con la presidencia del vicegobernador, doctor **Jorge Martínez Garbino**, sesionó el senado de la provincia rindiéndose homenaje al ex presidente de la Nación, doctor **Arturo Illia**, con motivo de cumplirse el 20° aniversario de su derrocamiento.

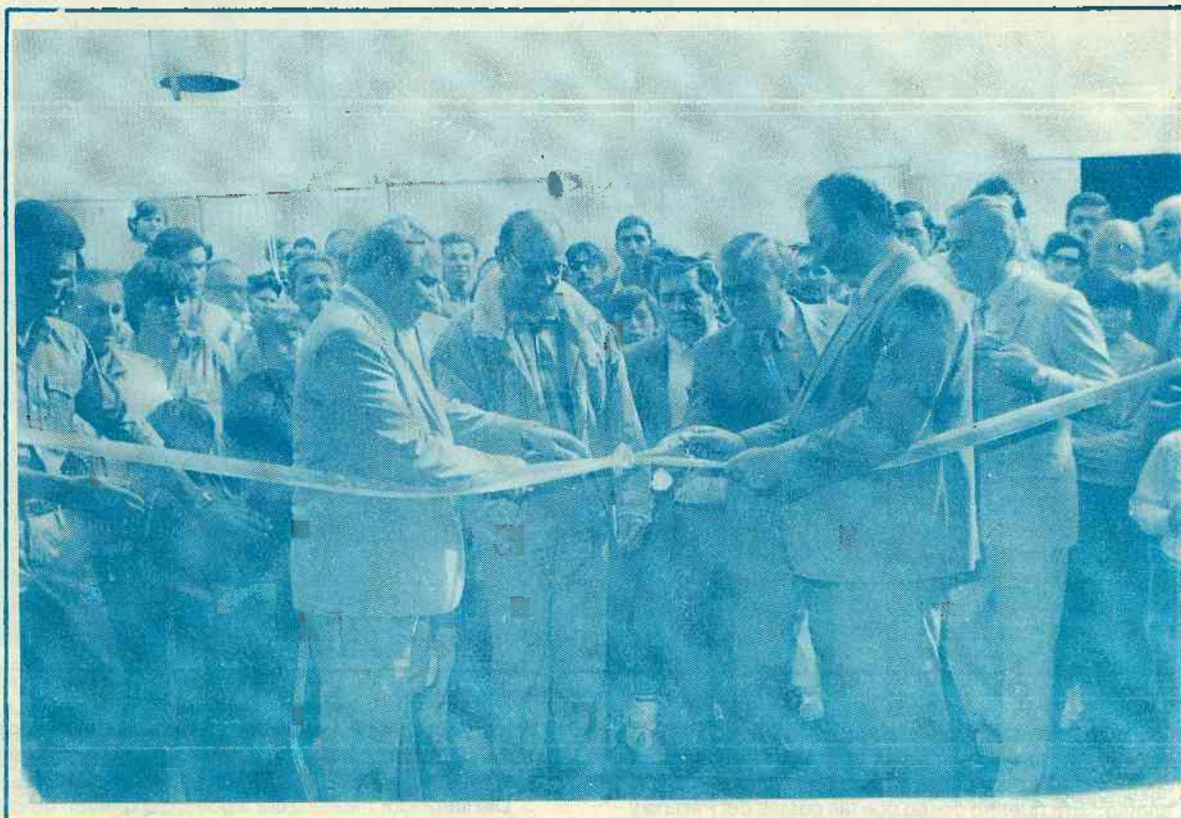
Estuvieron presentes el gobernador, doctor **Sergio Alberto Montiel**, y el ex gobernador, doctor **Carlos R. Contín**, y el ex vicegobernador, doctor **Teodoro Marcó**, quienes ejercieron en el período 1963-1966.

Se refirieron a aquel acontecimiento el presidente del bloque de senadores de la Unión Cívica Radical, escribano **Orlando Aldaya**; el presidente de la bancada Justicialista, señor **Jorge Heyde**, y **Juan Humberto Ghiano**.



"No siempre la acción de gobierno es comprendida en todos sus aspectos, y es frecuente que las críticas se sumen a veces indiscriminadamente. No importa, son los precios que hay que pagar en la democracia. Lo de los que no comprenden lo que se ha hecho o de los que creen que nada se ha hecho. De cualquie forma seguiremos adelante para que al completar el mandato podamos decir que hemos cumplido con nuestro compromiso", dijo el Dr. Sergio Alberto Montiel.

PRIMERA PLANTA DESMOTADORA DE ALGODON EN ENTRE RIOS



CORTE DE CINTA AL INAUGURARSE LA DESMOTADORA

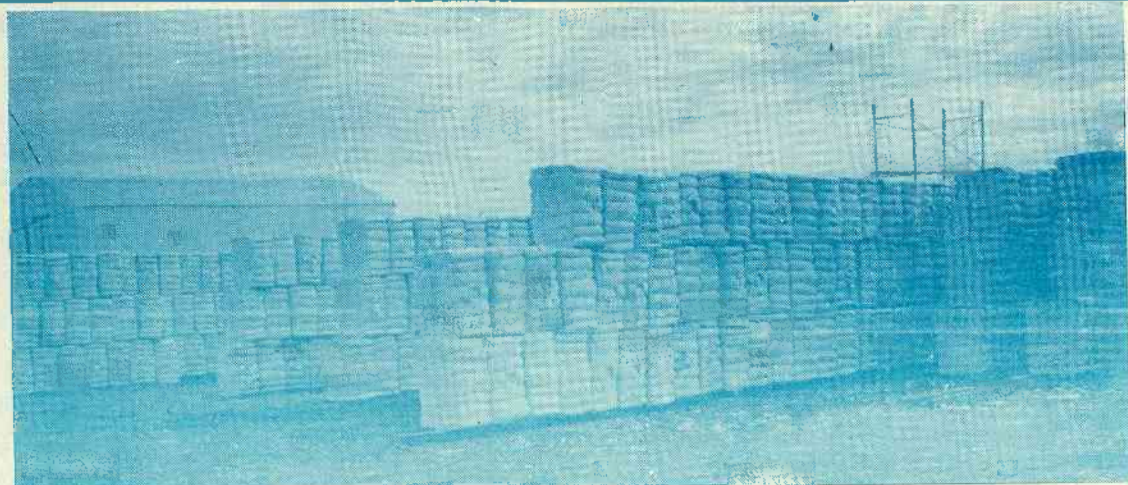
La primera planta desmotadora de algodón en Entre Ríos fue inaugurada oficialmente en Feliciano con la presencia del gobernador, doctor **Sergio Alberto Montiel**, acompañado por el embajador plenipotenciario de la Liga de los Estados Arabes, **Abdelkader Ismael**.

La planta, que pertenece a la firma ERNOTEX, puede procesar 94.000 kilos de algodón por día, aunque actualmente se trabajan 60 toneladas aproximadamente. En la máquina se separa la fibra -que se destina a la industria del tejido y al uso medicinal- de la semilla, que puede industrializarse o prepararse para siembra.

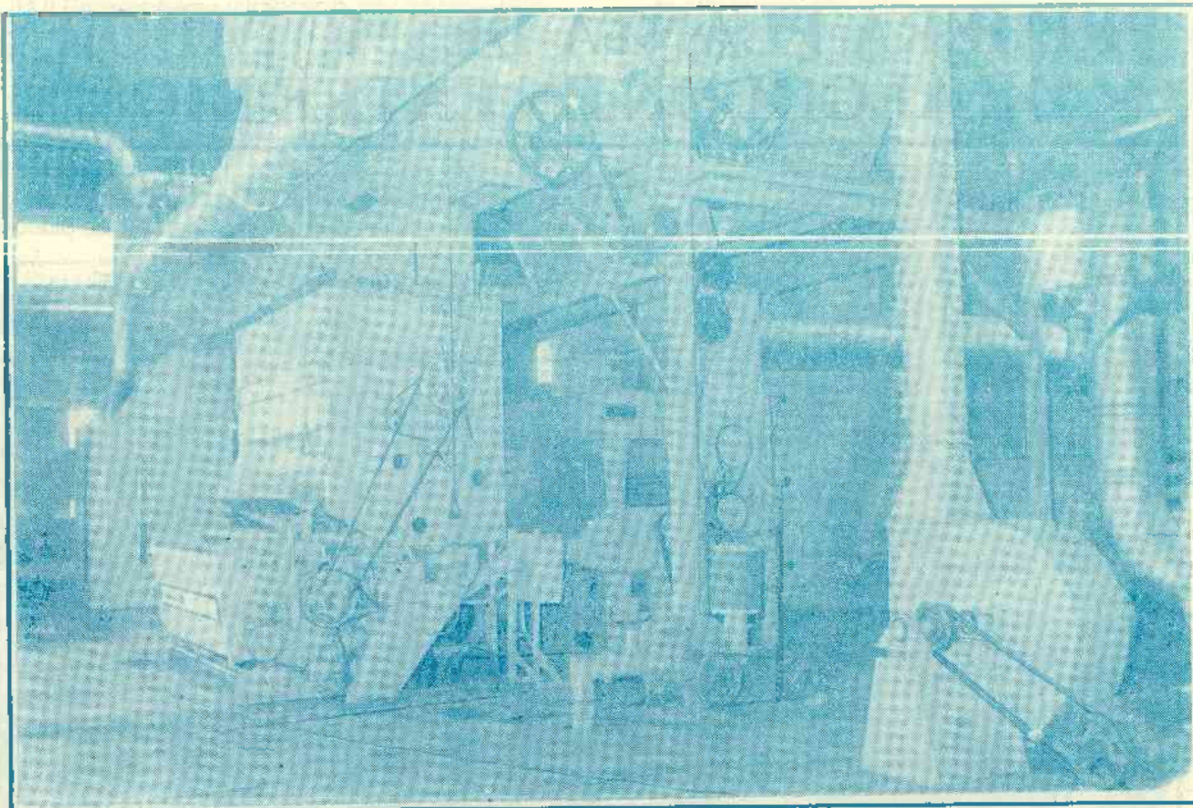
PALABRAS DE MONTIEL

El gobernador al hablar dijo que "cuando dejo inaugurada esta planta que ya está en funcionamiento lo hago, por un lado, con la conciencia del deber cumplido, y por otro, con la esperanza de que los entrerrianos y argentinos no equivoquemos los caminos del futuro".

Afirmó que la planta "es el resultado de los esfuerzos de los productores, de los industriales, que aceptaron el reto, y del propio gobierno, que estuvo imbuido desde el inicio de esta gestión en la necesidad y el esfuerzo de llevar adelante la obra para, realmente, reactivar el norte de la provincia". (Continúa en Pág. 4)



UN ASPECTO DEL ALGODON PROCESADO POR LA DESMOTADORA



VISTA PARCIAL DE LA DESMOTADORA

(Viene de Pág. 3)

El mandatario recordó "el abandono en que estaba la zona norte de la provincia, a la cual se la menciona como pobre, y no es así, es una zona olvidada", dijo, y añadió: "Era nuestro deseo que las costas del **Paraná** y del **Uruguay** se fundieran con el centro, que era como un gran tajo de abandono en la vida de Entre Ríos".

PROCESAMIENTO DEL ALGODON

El proceso comienza cuando un "tubo chupador" envía el algodón en bruto al "separador", que trabaja por medio de aire, en donde se libera el producto de la tierra, para enviarla a un horno.

El algodón cae a un "limpiador maestro", aunque si llega húmedo se lo trata previamente en la "torre secadora" que funciona con un generador de gases calientes.

Del limpiador maestro del algodón pasa a un "despalillador" para dar lugar, a continuación, a la desmotadora propiamente dicha, que separa la fibra de la semilla.

La semilla de mejor calidad se prepara para siembra y se desposita en un galpón vecino, donde también guardan el algodón en bruto. La que tiene poco poder germinativo se destina a la industria para obtener cosméticos, margarinas, fertilizantes, aceites, pinturas, explosivos, jabones y alimento para ganado.

Se firmó el convenio para construir el Gasoducto

En el teatro "3 de Febrero" de **Paraná** se firmó el convenio entre el gobierno de **Entre Ríos y Gas del Estado** que permitirá la construcción del gasoducto.

PALABRAS DEL GOBERNADOR

Al hacer uso de la palabra el gobernador, doctor **Sergio Alberto Montiel**, dijo que nuestra provincia vivió un proceso moderno que le permitió despegar de la situación de aislamiento en que se hallaba, y mencionó dentro de ese proceso la construcción del túnel **Hernandarias** y de los puentes que la unen con el **Uruguay**.

"Ese proceso -afirmó- tiene un límite, dado por la no utilización de combustibles lo que la coloca en situación desventajosa y no le permite satisfacer sus necesidades industriales".

Aseguró que la concreción del gasoducto permitirá a Entre Ríos quebrar ese límite y seguir progresando y utilizar adecuadamente sus abundantes recursos naturales y la capacidad de la población.

PALABRAS DEL INGENIERO BECHELLI

A su vez el presidente de Gas del Estado, ingeniero **Carlos Miguel Bechelli**, sostuvo: "Nos hallamos en un trascendental paso adelante en la economía regional de la provincia. Estamos poniendo los cimientos a un futuro crecimiento y desarrollo".

PALABRAS DEL INGENIERO LAPEÑA

Por su parte el secretario de Energía y Combustibles de la Nación, ingeniero **Jorge Lapeña**, indicó que la concreción de este convenio testimonia el avance de la política energética del gobierno nacional, "cual es impulsar el consumo de sus combustibles más abundantes y económicos, como es, en este caso, el gas natural".

CARACTERISTICAS DEL GASODUCTO

Las obras del gasoducto mesopotámico quedarán incorporadas al patrimonio provincial, según estipula el convenio.

El conducto se traerá desde **Santa Fe** desde la boca existente en Aldao, y en longitud de aproximadamente 30 kilómetros atravesará, en su tramo subfluvial, los ríos **Coronda, Paraná Viejo y Paraná**, para llegar

(Continúa Pág. 5)



(Viene de Pág. 4)

MONTIEL SUSCRIBE EL CONVENIO PARA LA CONSTRUCCION DEL GASODUCTO

hasta las proximidades de la capital de Entre Ríos.

Luego se construirá un gasoducto troncal, con cañerías de acero de 610 milímetros de diámetro y finalmente las cañerías de derivación y ramales de alimentación para suministrar el combustible a las diversas localidades de nuestra provincia.

El envío de gas al interior se concretará en tres etapas: la primera llevará el combustible a **Paraná, Crespo, Ramírez, Nogoyá, Victoria y Diamante**; la segunda a **Basavilbaso, Urdinarrain, y Gualeguaychú**, y la tercera fase llegará a **Concepción del Uruguay, Colón, Villa Elisa, San José, Concordia** y localidades de menor población.

Gas del Estado proveerá, para la primera etapa de las obras, sin reintegro, la suma de ₳ 4.200.000, que se dividirá en dos partes iguales, una para el gasoducto subfluvial y otra para el troncal entre Paraná y Nogoyá.

El convenio prevé que la licitación de los trabajos esté a cargo del estado provincial y que las instalaciones, incluidas las estaciones reductoras de presión, pasarán a integrar el patrimonio de **Entre Ríos**. Además, en la traza de los conductos, **Gas del Estado** tendrá en cuenta que en el futuro podrán suministrar gas natural a otras provincias argentinas y también materializar la venta del fluido a otros países.



UN SECTOR DE LA CONCURRENCIA DURANTE EL ACTO CUMPLIDO EN EL TEATRO "3 DE FEBRERO"

SISTEMA DE COBERTURA DE LA SALUD A CARGO DE LAS PROVINCIAS

Fue presentado ante la Cámara de Diputados de la Nación un proyecto de declaración por el cual este cuerpo "vería con agrado que el Poder Ejecutivo nacional, a través de los organismos correspondientes, arbitre los medios necesarios para facilitar a las provincias argentinas que por su propia decisión instrumenten jurídica, técnica y administrativamente, por ley provincial, la implementación de un sistema de cobertura de salud".

Esta solicitud señalan los diputados, contador **José Luis Rodríguez Artusi** y doctor **Néstor Lino Golpe** (UCR), está avalada por el artículo 14 bis de la Constitución Nacional, en su interpretación y aplicación concordada con los artículos 67, incisos 11, 104, 105 y 108 de la ley fundamental de la Nación. Expresan que "una ley provincial de Seguro de Salud es el objetivo que servirá para una verdadera integración federalista del Seguro Nacional de Salud".

Los mismos legisladores presentaron otro proyecto de declaración por el cual la Cámara de Diputados propiciaría que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, encomiende a la Empresa Ferrocarriles Argentinos la realización de los estudios y trabajos previos necesarios para la rehabilitación, a la mayor brevedad, del servicio ferroviario en el tramo de 48,8 kilómetros **Nogoyá-Victoria.**

PROYECTOS DEL DIPUTADO PARENTE

También el diputado nacional, doctor **Rodolfo Miguel Parente** (UCR, **Entre Ríos**), presentó tres proyectos de declaración. Por uno solicita al Poder Ejecutivo nacional que a través del Consejo Nacional de Educación Técnica disponga la instalación de una Misión Monotécnica en General **Ramírez**.

En otro proyecto solicita la habilitación de un colegio secundario en la localidad de Aldea Brasilera.

Por el tercer proyecto requiere la pronta resolución del expediente que se encuentra en el Departamento Inmuebles y Explotaciones Colaterales de Ferrocarriles Argentinos, línea General **Urquiza**, y que se relaciona con el pedido formulado por la municipalidad de **Viale**, para la compra o arrendamiento de un lote de terreno propiedad de la empresa del estado.

75° ANIVERSARIO DE UNA ESCUELA EN VICTORIA

La escuela N° 2 "Guillermo Brown" de **Victoria** festejó su 75° aniversario, con una serie de actos de los que participaron el presidente del Consejo General de Educación, profesor **Oreste Felipe Ascúa** y el diputado nacional **César Joroslavsky**. En la oportunidad Ascúa enalteció la labor de los maestros como forjadora de "una sociedad distinta, más justa, más digna, más libre".

Cooperativa de Cunicultores de Aldea Brasilera

Se constituyó la Cooperativa de Cunicultores "Aldea Brasilera" Ltda. en esa localidad del departamento Diamante. Alrededor de cien cunicultores aprobaron los estatutos sociales y eligieron el consejo de administración que será presidido por el señor **Agustín Luis Barón**.

En la oportunidad el subsecretario de Industria, Comercio y Minería, ingeniero **José Luis Barbagelata**, destacó las posibilidades amplias que existen para efectuar en la provincia la industrialización del pelo de conejo y las ventajas que para el productor y la actividad económica de Entre Ríos ello traería aparejado.

HOMENAJE A MIRKO ANTELO

Con un homenaje a **Mirko Antelo**, de quien se descubrió un busto en la plazoleta que lleva su nombre en el barrio La Milagrosa de **Paraná**, se celebró el Día del Periodista. Representantes del quehacer ciudadano, desde las autoridades a escolares, sumaron su presencia y testimoniaron su homenaje a **Antelo** cuya personalidad de escritor, periodista y gremialista fue destacada por varios oradores.

MONTIEL CON DIPLOMATICOS ARABES

Diplomáticos árabes se reunieron en **San Justo -Buenos Aires-** con el gobernador, doctor **Sergio Alberto Montiel**, y una comitiva de legisladores y funcionarios provinciales.

El encuentro se inscribe en el marco de las relaciones que el gobierno entrerriano viene desarrollando con los países árabes -entre otros- en torno a temas de complementación económica y estudio de alternativas de inversión en nuestra provincia.

CREDITOS PARA TAMBOS

El gobierno de **Entre Ríos** decidió ampliar en ₳ 200.000 la línea de créditos destinada a productores, cooperativas y centros tamberos y a empresas lácteas de nuestra provincia.

El respectivo decreto recuerda que la actual línea crediticia con ese fin canalizada a través del Banco de **Entre Ríos** ha permitido introducir importantísimas mejoras en este rubro productivo.

Asumió el nuevo presidente del Banco de Entre Ríos

El gobernador presidió el acto durante el cual asumió sus funciones el nuevor presidente del **Banco de Entre Ríos**, doctor **Jorge Eduardo Salem**.

El doctor **Sergio Alberto Montiel** destacó que la entidad crediticia "entra en una etapa difícil en muchos aspectos, pero nueva e importante en otros". Tras resaltar la personalidad del nuevo presidente, indicó que el banco ha "cumplido una larga y proficua labor desde el 11 de diciembre de 1983".

Centro de Estudiantes Entrerrianos en Buenos Aires

El Centro de Estudiantes Entrerrianos en **Buenos Aires** agradeció al gobernador, doctor **Sergio Alberto Montiel**, el apoyo económico oficial que les permitió tener una casa propia en la **Capital Federal**. Asimismo la entidad lo invitó a la inauguración de esa sede.

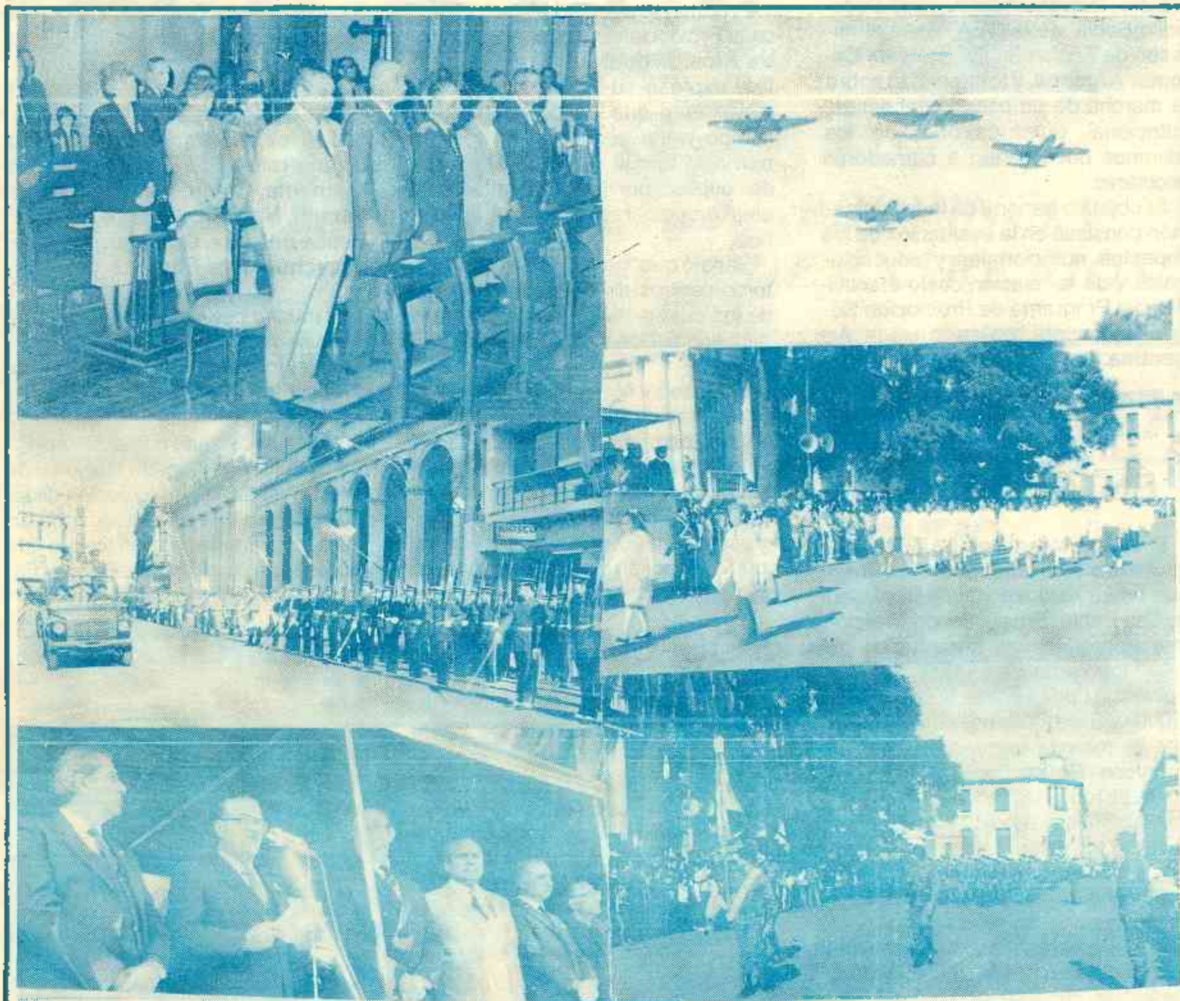
El Instituto del Seguro de Entre Ríos en Río Negro

Una sucursal del Instituto Autárquico Provincial del Seguro de **Entre Ríos** fue inaugurado en **Cipoletti**, provincia de **Río Negro**, y se suma a la agencia del IAPS instalada en **Viedma** desde noviembre del año pasado.

Existe un convenio de los institutos aseguradores oficiales rionegrino y de **Entre Ríos** celebrado en octubre de 1985, por el cual se presta asistencia técnica a aquel estado patagónico y se traslada sus riesgos oficiales a nuestra provincia.

Por **Entre Ríos** asistieron al acto de inauguración el ministro de Acción Social, profesor **Celomar Argachá**; el diputado nacional doctor **Néstor Lino Golpe**, además de directores y gerentes de esa institución.

EL GOBERNADOR PRESIDIO LOS ACTOS CELEBRATORIOS DEL 170º ANIVERSARIO DE LA DECLARACION DE LA INDEPENDENCIA



El gobernador, doctor **Sergio Alberto Montiel**, presidió los actos centrales celebratorios del 170º aniversario de la Declaración de la Independencia cumplidos en Paraná.

En las notas gráficas se muestran distintos aspectos de las ceremonias efectuadas: el Tedeum en la Catedral, la revista de los efectivos, el palco cuando habla el ministro de Gobierno, Justicia y Educación, doctor **Jorge A. Muñoz**, y el desfile.

AUTORIDADES PROVINCIALES CON EL SINDICATO DE LA CARNE DE SANTA ELENA

Integrantes del Sindicato de la Carne de **Santa Elena** dialogaron con miembros del gabinete provincial sobre la forma más adecuada de superar la coyuntura que los bajos precios del mercado internacional imponen a la industria frigorífica de nuestro país.

Entre las posibilidades consideradas se mencionó la creación de algunas líneas de producción dirigidas fundamentalmente al mercado interno, entre ellas pecho envasado, lengüita, rabo, relleno para empanadas, salchichas, albóndigas en salsa y mondongo en salsa.

En declaraciones a la prensa, los sindicalistas destacaron la intención del gobierno provincial de preservar esa fuente de trabajo y la buena acogida que sus inquietudes han encontrado entre los funcionarios.

Aclararon que el frigorífico está trabajando a pleno y cumple sus compromisos de exportación; pero subrayaron que los precios internacionales, determinados por la superproducción europea que subvenciona sus plantas industriales, no resultan adecuadamente retributivos.

Directivos de Peletera Gualeguay con el Gobernador

Directivos de Manufacturera Peleta Gualeguay S.A. recordaron al gobernador de la provincia, doctor Sergio Alberto Montiel, que hace un año el gobierno de la democracia les brindaba el importante apoyo para reabrir las puertas y así obtener fuente de trabajo para los habitantes de Gualeguay, ciudad donde se encuentra radicada la empresa.

Expresaron que por intermedio de SAFRA, realizaron una exportación de cueros a España con lo que se iniciaron las operaciones de comercio exterior.

INVESTIGACION DE LA OEA

El licenciado **Jorge Romano**, del Centro Interamericano para Desarrollo Social de la OEA, visitó al ministro de Acción Social, profesor **Celomar Argachá**, y lo interiorizó sobre la marcha de un estudio del estado nutricional y educacional de los alumnos que asisten a comedores escolares.

El objetivo general de la Investigación consistió en la evaluación de los impactos nutricionales y educacionales y de la relación costo-efectividad del Programa de Promoción Social Nutricional realizado en la **Argentina**.

APOYO DE SAFRA A UNA EMPRESA ENTRERRIANA

El vicepresidente de SAFRA, doctor **Arturo R. Etchevehere**, informó que en su reciente viaje a la ciudad de San Pablo (Brasil), concretó el primer tramo de una importación de 1.000 toneladas de PVC (cloruro de polivinilo), por un valor cercano al 1.000.000 de dólares, para abastecer de materia prima a la empresa Plásticos **Entre Ríos** S.R.L., que produce tubos y caños plásticos para la industria de la construcción, comederos y bebederos para la explotación avícola.

Etchevehere, asimismo, mantuvo reuniones con directivos de dos compañías de comercio exterior brasileñas con quienes analizó las necesidades de importación mutuas, con vistas a la posible concreción de un intercambio compensado.

DIRECTOR DE REHABILITACION

Asumió sus funciones el director de la recientemente creada Dirección Provincial de Rehabilitación, **Alberto Daniel Baraldo Fernández**.

Lo puso en posesión del cargo el ministro de Acción Social, profesor **Celomar Argachá**.

DIRECTOR DE GANADERIA

El Poder Ejecutivo provincial designó al médico veterinario **Ricardo César Scavia** director de Ganadería. La Dirección, dependiente de la Subsecretaría de Asuntos Agrarios, había quedado vacante desde la renuncia presentada por su ex titular, ingeniero **César Blettler**.

INFORME:

EVALUACION SOBRE LA ACTIVIDAD DEL MUSEO Y MERCADO PROVINCIAL DE ARTESANIA

El administrador del Museo y Mercado Provincial de Artesanías de **Entre Ríos, Miguel Armando González**, expresó su satisfacción por el movimiento que desde hace algún tiempo viene surgiendo en toda la provincia lo que respecta al interés del público por las artesanías y la amplia colaboración de los artesanos.

Señaló que "hay en **Entre Ríos** catorce centros de artesanos muchos de los cuales tienen su casa propia para exposición y venta de sus trabajos".

El Museo y Mercado Provincial de Artesanías de **Entre Ríos** que administra **González**, depende de la Dirección de Promoción y Acción Social.

Apuntó **González** que "en 1984 ingresaron 1.800 piezas y se vendieron 1.900 por un monto superior a los quinientos noventa mil pesos argentinos, en 1985 ingresaron 2.675 y se vendieron 2.400 por un monto de cuatro mil australes y en lo que va del año 1986 han ingresado 770 piezas".

Destacó las recientes inauguraciones de los centros de **Villaguay y de Urdinarrain** que se suman a los de **Diamante, Colón, Victoria, La Paz, Paraná, Nogoyá, Rosario del Tala, Sauce de Luna, Gualeguay, Gualeguaychú y Villa Elisa.**

El museo cuenta también con una muestra de piezas permanentes, especialmente elegidas que funcionan en la ciudad de **Paraná**.

Puntualizó finalmente **González** que "se han tomado contacto recientemente con el Mercado Nacional de Artesanías (MATRA) a efectos de lograr la presencia en ese lugar de artesanías entrerrianas con todo lo que representa exponer en la **Capital Federal**".

LOS CASINOS ENTRERRIANOS

En la ciudad de **Colón** frente al río **Uruguay** funciona desde el 13 de abril de 1984 el casino provincial instalado por el IAFAS. Está ubicado en el octavo piso del hotel de turismo Quirinale con una superficie en la sala de juegos de 722 metros cuadrados, incluyendo una confitería para los apostadores. Ocupa además 7 habitaciones del séptimo piso. El lugar se divide en dos grandes salones con 8 mesas de punto y banca y once de ruletas.

Desde la planta baja se puede acceder directamente al octavo piso a través de dos ascensores con vista panorámica instalados por la firma hotelera.

En la actualidad trabajan 123 personas de las cuales 109 están en la sala de juego y 14 en la sección administrativa (73 son entrerrianos).

En su primer año, el casino de **Colón** obtuvo utilidades por ₳ 1.022.619 y en el segundo ingresaron abonando entrada 116.124 personas.

Mientras tanto, el otro casino provincial fue inaugurado en Federación el 25 de octubre de 1985 en los salones del **Club de Pesca**. Cuenta con 5 mesas de ruleta y 2 de punto y banca. En total trabajan 64 personas, de las cuales 36 son nacidos en la provincia.

Al de **Colón** concurren en su mayoría apostadores de la **Capital Federal y Gran Buenos Aires**, mientras que al de **Federación lo hacen del sur de Corrientes** y del norte de **Entre Ríos**.

Subsidio para el Colegio Nacional de Paraná

El diputado nacional doctor **Néstor Lino Golpe** (UCR, Entre Ríos) presentó en la Cámara un proyecto de ley que establece un subsidio de ₳ 25.000 al Colegio Nacional de **Paraná**.

El aporte sería destinado a la refacción del edificio y compra de los materiales de construcción que se necesiten.

Piloto de PUCARA por el Comodoro Pío Ma[illegible]

ORIGENES

El IA.58 - Pucará es un avión de concepción y fabricación nacional, construído, desde comienzos de la década del 70 por nuestra Fábrica Militar de Aviones - Córdoba -. Fue concebido para operar desde pistas o terrenos no preparados, (decola/aterriza en no más de 300 mts.) tiene gran autonomía y amplitud de velocidad de vuelo y gran versatilidad de empleo militar. Posee un armamento muy variado (cañones 20/30 mm, ametralladoras, bombas todo tipo, cohetes y aún misiles?). Es muy útil para el apoyo de fuego a tropas en superficie y en Malvinas demostró [illegible] características desconocidas: (1) Su notable, gran (enorme) resistencia al castigo del fuego enemigo, ya sea antiaéreo ([illegible]) o contraaéreo (ataque proveniente de otros aviones, en este caso Harriers ingleses) (2) [illegible] para cazar helicópteros.

Cuando el Pucará fué incorporado a la dotación de armas de la FAA, se constituyó, en la III Br. Aé. de RECONQUISTA, una unidad especial, con pilotos recién egresados de la EAM(1), para que se entrenaran en este avión, al tiempo que la dotó en sus cargos superiores ([illegible]) con los mejores especialistas que tenía [illegible] de combate, a efectos de que [illegible] y aplicaran [illegible] militares [illegible] este avión. Así que, cuando apareció el conflicto de Malvinas, el Grupo 3 de Ataque era la unidad [illegible] nacional, pués no solo su avión sino las tácticas [illegible] respondían a la mentalidad e idiosincracia argentina [illegible] de los héroes de la Vuelta de Obligado, el [illegible] movil PUCARA (que así [illegible] fracción [illegible] en [illegible] tro-archipiélago), [illegible]

[illegible] DE FUEGO

[illegible] a Malvinas el Escuadrón [illegible] móvil [illegible]

(1) Escuela de Aviación Militar.

441

En otras áreas del Teatro de Operaciones, los británicos -para su gran sorpresa- ese día habían sufrido una reacción aérea argentina que no esperaban. Un destructor y una Fragata habían sido seriamente averiados por nuestros aviones de combate que operaban desde el continente, dos Harriers habían sido derribados por la Artillería AAé en Puerto Argentino y su primer intento de desembarco (frente a este Puerto) rechazado. Decidieron retirarse mar adentro y esperaron refuerzos.

Mientras tanto el Escuadrón Pucará restañaba sus heridas, evaluaba con fruición la experiencia de guerra obtenida y se lanzaba con más ahinco que nunca a su preparación para el próximo combate. Se percataron de que el armamento de este avión, el que entraba en desuso o quedaba inservible para su uso aéreo, constituía todavía un ~~ferroso~~ efectivo sistema para tirar en tierra: "Con el armamento de los aviones que quedaron fuera de servicio por el ataque inglés -dice el My. Carlos A. TOMBA piloto especialista en armamento del Escuadrón- constituímos un equipo con el 1er. Ten. LOMBARDI y el 1er. Ten. SANTINI, para la fabricación de afustes para los cañones y ametralladoras para ser empleados en la defensa terrestre. También, con las coheteras fuera de servicio, se implementaron afustes con elementos de circunstancia, que permitieron efectuar disparos secuenciados de cohetes, accionados eléctricamente por pilas de linterna y fueron empleados con eficacia posteriormente, en la defensa ~~[illegible]~~ [illegible] del aeródromo. También se instaló una cohetera [illegible] un tractor con carrocería, para ser empleado como elemento móvil para la defensa terrestre".

[illegible]

Después del ataque del 1º de Mayo y ante la [illegible] de dispersar más sus aviones en el terreno, el [illegible] dispuso que una escuadrilla (4 aviones) se asentara en otro aeródromo secundario en Bahía Calderón, pero allí, descubiertos por la inteligencia británica (con la colaboración informativa Kelper) fueron [illegible] atacados por comandos helitransportados, en plena noche y destruídos los aviones por sabotaje. Fueron repa-

492

tos con otros aviones Pucará que se encontraban en el continente y así la BAM Cóndor recuperó su potencial aéreo.

Llegó el 21 de Mayo y con él el desembarco enemigo en las costas de San Carlos. La BAM Cóndor se encontraba a pocas millas del Estrecho desde donde los buques de batalla ingleses, apoyaban con su fuego a sus infantes de marina. Cuenta el 1er. Ten. MICHELOUD: "Como todos los días nos levantamos al amanecer, era un lindo día y nada hacía preveer que tendríamos visitas que no fueran las FAS, pero tempranamente se tuvo conocimiento -por los ROA (Red de Observadores del Aire)- que no era así. Ese día estaba de "alerta" mi escuadrilla -TIGRE- así que tras las primeras informaciones y explosiones del cañoneo naval, se nos ordenó reunirnos en el puesto de comando, que era una casa próxima a nuestro alojamiento. Allí se ordenó la salida de la primera sección (una escuadrilla está constituída por dos secciones de dos aviones c/u), es decir, el Cap. BENITEZ y el Ten. BREST. Este último por una falla técnica no pudo continuar con su misión y se le ordenó se dirigiera a Puerto Argentino.

Ya nos encontrábamos en el bunker de la cabecera de pista varios pilotos y el Jefe de Escuadrón, el My. NAVARRO; entretanto, ante la falla del Ten. BREST despegó el My. TOMBA y yo no pude hacer lo mismo porque no alcanzaban a traer los aviones dispersados y tampoco quedaba tiempo entre andanada y andanada de la artillería naval.

El My. TOMBA se encontraba orbitando en las proximidades cuando pude despegar, me uní a él, si bien era mi numeral (MY TOMBA [illegible] voluntario, como muchos otros pilotos de la FA, su destino [illegible] Escuela [illegible] de Guerra Aérea en Bs. As. [illegible]) [illegible] instructor, [illegible] su impaciencia y decisión por dirigirse hacia el [illegible] (helicópteros enemigos en Cerro Sombrilla) no me dejó ninguna [illegible] que seguirlo.

Enfilamos rasante hacia la cordillera Rivadavia para entrar sobre la zona del blanco por el sudeste, llegamos sin encontrar nada; orbitamos sobre el lugar sin resultado positivo. Inesperádamente cruzó muy cerca nuestro un Harrier con rumbo SE, sin vernos aparentemente y en sentido contrario. El My. TOMBA me dijo: "Vamos tras él" pero bastó que solo pusiéramos rumbo de intercepción para darnos cuenta de lo utópico de nuestras intenciones"(El Harrier tiene una velocidad casi ~~seis~~ tres veces superior al Pucará).

Este vuelo continuó durante casi dos horas, los Pucará empecinados en atacar (al fin encontraron un blanco y lo destruyeron: ~~(en realidad solo lograron destruir~~ una cabaña aislada, desde donde operaban observadores británicos que dirigían el tiro naval de las fragatas en el Estrecho) y los Harriers y las defensas antiaéreas británicas ya en tierra pugnando por voltearlos. Al Cap. BENITEZ lo derribó un "blow pipe" de las tropas terrestres enemigas, se eyectó y salió ileso, regresó a pie a su Base, recorriendo ---- Km al My. TOMBA lo atacaron tres Sea Harriers, veamos el relato inglés (Libro AIR WAR SOUTH ATLANTIC de ETHELL y PRICE - pag. 111): "LT. STEVE THOMAS y EL CDR AL CRAIG hicieron su ataque sobre el Pucará de TOMBA usando cañones, pero lo sobrepasaron demasiado rápido y fallaron en pegarle. Mientras tanto MICHLOUD logró escapar. Luego fue el turno de WARD (Lt Cdr "SHARKEY" Ward) para atacar el avión de TOMBA, también usando cañones. "En la primera pasada le pegué en su alerón izquierdo, el cual voló en pedazos. Luego ascendí, iba mucho más rápido que él. Viré a la izquierda y me puse nuevamente a su cola. Esta vez había bajado mis "flaps" y mi velocidad había descendido notablemente. Abrí fuego y le [illegible] en su motor derecho, el que se incendió y ví algunos [illegible] que salían al aire" Ward recordaba "[illegible], [illegible] en su cola, abrí fuego y vi su motor izquierdo que tomó fuego, parte de la cabina voló y se desprendieron algunas partes del fuselaje. Viré a la izquierda nuevamente pensando: "Esto es increíble, todavía no ha caído". Ví entonces la eyección del piloto. El avión continuó volando, rozó la turba y se deslizó hasta detenerse. El pilo-

Muy bueno !!!

to aterrizó en paracaídas no lejos del avión. Pensé que era un tipo muy valiente, habiendo resistido tanto". TOMBA aterrizó sin ningún daño y empezó su caminata hacia Goose Green".

Así hablan los pilotos ingleses de nuestros pilotos de Pucará. MICHELOUD regresó solo a su bombardeada Base Cóndor. Al oscurecer, recuerda: "Llegaron (BENITEZ y TOMBA) con diferencia de pocos minutos al comedor de nuestro alojamiento siendo recibidos con abrazos y lágrimas y brindando luego de la cena con un sorbito de ginebra, como gran acontecimiento".

Los días que siguieron estuvieron marcados por la incertidumbre. El mal tiempo reinaba en toda la zona y los pilotos de Pucará presentían la proximidad de las tropas terrestres británicas. Habían visto el despliegue de buques de todo tipo en el Estrecho, muy próximos a su Base; habían ya sufrido y se mantenía con regularidad el bombardeo naval y notaban en los caseríos y poblados de sus alrededores la presencia de tropas de elite británicas (SAS - SBS) que vestidos de civil, simulando ser Kelpers, rondaban en las inmediaciones y si bien no atacaban, seguramente informaban a su comando todos los movimientos y dotación de las tropas argentinas.

Esta situación se fue empeorando día a día, las tropas de nuestro Ejército ya combatían con sus similares británicas ... y el mal tiempo continuaba. Fue necesario replegar a Puerto Argentino (BAM Malvinas) a todos los aviones y sus pilotos. Pero sobraban pilotos. Entonces el Comandante de la Base adoptó una decisión: tripularían en su traslado los aviones Pucará a BAM MLV los aviadores más jóvenes y los mecánicos y armeros; los [illegible] [illegible] (aquellos instructores) se quedarían a defender su Base, con armas terrestres. Así quedaron juntos a su Jefe [illegible] Bravo, a sostener la [illegible] de su aeródromo, - el siguiente personal militar superior (casi todos Pilotos instructores de Pucará):

[illegible]: Vcom. VERA MANTARAS - Vcom. [illegible] - My. TOMBA - Ten. [illegible] - Ten. [illegible] - Ten. [illegible] - Alf. [illegible] - Alf. [illegible] - Cap. BE y 12 Suboficiales. (Hay que nombrarlos también)

EL OCASO DE BAM CONDOR

El día de la Patria -25 de Mayo- los encontró afanados en la consolidación de la defensa. Ya no eran aviadores, ahora sus mentes (y su corazón) eran las de artilleros e infantes.

Desde Puerto Argentino, los Pucará protagonizaron su empleo de guerra más intenso y heroico contra las fuerzas terrestres invasoras; cumplieron más de 20 salidas (entre el 25/28 Mayo) cuando recibían algún requerimiento de su antigua Base Cóndor. La batalla terrestre era confusa y muy difícil distinguir la propia tropa de la enemiga. Por ello los días 25/28 May fueron los más intensos. Los Británicos tomaron DARWIN y prácticamente rodearon a la Base Cóndor. Esta, con buenas comunicaciones con Puerto Argentino, ordenaba el despegue de los Pucará (de la BAM MLV) y los dirigía sobre las tropas inglesas, ya a su vista.

Nos dice el Vcom. COSTA: "El 28 de Mayo se requirió el apoyo aéreo que fue brindado por los aviones IA58 (Pucará) y Aermacchi de Marina. Gracias a ello y al esfuerzo denodado de la defensa se logró detener la primera oleada. Pasando el mediodía continuaron con la ofensiva aproximándose a unos 4 Kms de la localidad".

Entre los Pucará, que operando desde Puerto Argentino, apoyaban la defensa de Darwin veamos una salida típica (1er Ten. MICHELOUD - Ten. CRUZADO) relatada por su guía:

"Puse en marcha y llamé por la frecuencia interna al numeral, el Ten. CRUZADO, quien hacía unos minutos que se encontraba en marcha esperando. No se apagaba la luz de "prohibido despegar" con ninguno de los procedimientos normales pero como el funcionamiento del avión era aparentemente correcto decidí salir igual. Muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces del día se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No había más de 150 m de techo. Despegamos (con 5 segundos de intervalo, ~~individualmente~~) pasando luego por el este de la ciudad (Puerto Argentino) y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal CHOISEUL y por su margen sur dirigirnos

hacia DARWIN. Íbamos con unos diez metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultoso la orientación.

A unos diez grados a la derecha se notaba claramente el caserío de Ganso Verde (Goose Green) y la agonizante columna de humo un poco más atrás.

Nos abrimos a la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela de DARWIN a la derecha.

Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero tan solo eran esporádicos grupos de 5 a 10 hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos para, luego, en un nuevo ataque (y separado del primero por unos minutos) entrar sobre las posiciones que ya por radio nos estaban indicando desde la BAM Cóndor. Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la escuela de DARWIN (que ardía).

[illegible] vez una nueva entrada desde el noreste sobre el agua, muy bajos, a menos de 10 metros, [illegible] la falta de obstáculos para ocultarnos, confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba el ruido de nuestros ~~ruidos~~ motores. Próximo a la costa levanté un poco más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando con mi vista, el blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones.

Se acabaron las siluetas y por la proximidad nada más se pudo apreciar.

Sí en cambio observé, que comenzaban a [illegible], muy lentamente, en principio, [illegible] tes. Mi ráfaga de cañones [illegible]. El tiempo parecía detenerse [illegible] llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final comencé a apretar el pulsador de [illegible] una y otra vez, muchas más que las necesarias, [illegible]

ría asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mí avión, me agaché un poco más y con la potencia a pelno seguí al frente unos segundos más donde comencé un suave viraje por la izquierda para ver si habian explotado las bombas, a la vez que desde la Base me decían por radio: "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que en llamar a mi numeral (el Ten. CRUZADO) para saber como salió, pero no tuve respuesta. Solo ~~al cabo~~ luego de repetirlo varias veces me contestó un operador de la Base Cóndor que había sido derribado y que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarmas encendidas emprendí el regreso. Un helicópetro propio, en vuelo próximo al lugar, me alentó y prometió ~~cubrir~~ "escoltar" mi regreso por si lo necesitaba. Aterricé (en Puerto Argentino) bajo alerta roja, me dirigí luego al Puesto de Comando; entre quienes se adelantaron a darme un abrazo, estaba el Ten. Cnel. SEINELDIN y el Com. DESTRI". (1)

El Ten. CRUZADO, derribado por un misil Blow Pipe, efectivamente se había eyectado y caído prisionero de los británicos, luego el 13-Junio- fue devuelto al país, vía Montevideo.

En otros heroicos combates, este 28 de Mayo, caerían el Ten. Miguel A. GIMENEZ en un Pucará y el G/C Daniel Enrique MIGUEL en un Aermacchi 339 de nuestra Armada. Pero el enemigo había sufrido serias bajas y tres de sus helicópteros habían sido derribados por nuestros aviones criollos.

Aunque la suerte estaba echada, los británicos se movían de noche, y además la fuerza y empuje de sus tropas paracaidistas, el apoyo de fuego naval, de helicópteros y artillería terrestre que poseían, los hacía imparables.

LA RESISTENCIA AEREA

Nuestra Base CONDOR se rindió el 29 de Mayo, previamente su Jefe, el Vcom. WILSON PEDROZO, reunió a sus hombres en formación de cuadro, los arengó y se cantó el Himno Nacional, las tropas británicas que -a pocos metros- presenciaron la ceremonia -que

(1) Relata el Com DESTRI: Recuerdo perfectamente el episodio narrado por el 1er Ten MICHELOUD, como también fuí testigo de su insistencia para salir en vuelo nuevamente "y repetir el ataque" porque él ya sabía por donde y cómo atacarlos". Lamentablemente ya no había margen de tiempo para llegar con luz diurna e individualizar los blancos. Pero mientras contábamos los 57 impactos que había recibido el PUCARA del 1er Ten MICHELOUD, recapaci-

-taba sobre la valentía, el espíritu de combate y de sacrificio, de este hombre, que no dudaba en arriesgarlo todo, con tal de aliviar el padecimiento que estaban sufriendo sus compañeros, allá en la Base Condor.-

daron un respetuoso silencio... por fín veían de cerca a los aviadores argentinos!!- aunque sabían que los aviones, los jóvenes y aguerridos pilotos, mecánicos y armeros todavía eran libres -operarían ahora desde Puerto Argentino- BAM MALVINAS- y no darían cuartel. Efectivamente 10 Pucará y 15 oficiales pilotos (algunos recién llegados desde el continente) ahora a las órdenes del Com. Destri bien pronto -y a pesar del ataque aéreo y naval que diariamente soportaba esta Base- comenzaron a atacar a las tropas que avanzaban desde Darwin y San Carlos hacia Puerto Argentino. Esta constante amenaza fue uno de los factores que demoró esta penosa travesía de 60/80 kms. que les insumió 17 días. Tuvieron que actuar y moverse casi constantemente de noche.

Nuestros Pucará, apoyaron entonces a los defensores de Puerto Argentino. Aunque las tropas británicas de infantería se mimetizaban muy bien y cambiaban constantemente de posición (a pie y en helicópteros) nuestras avanzadas detectaban sus posiciones de artillería (más estables) y sobre ellas caían nuestros Pucará.

Hasta el día 12-Junio operaron desde la BAM MLV (Puerto Argentino) en que, destruídos los aviones por el incesante bombardeo a dicha base, la gran mayoría de sus pilotos fueron evacuados el día 13 en un Hércules (el penúltimo) que cumplió el cruce del puente aéreo a Malvinas.

— Su Jefe de Escuadrón y tres pilotos, y algunos mecánicos y armeros, se quedaron hasta el último momento en la BAM MALVINAS, colaborando en la tarea de desmontar los cañones de 20 mm y las ametralladoras de los los PUCARÁ averiados fuera de servicio para ser usados como piezas de fuego terrestre montadas sobre afustes improvisados.- Ellos cayeron prisioneros y regresaron al país 30 días después.-